10e Année ⌀ N° 470 — 50 Centimes — 21 Septembre 1907 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : Le Meeting de Provence ⌀ Le Royal Oak

LA COURSE PÉDESTRE ROUEN-PARIS

Le Vainqueur, Cibot, dans la forêt de St-Cermain.

(Voir pages 200 à 202.)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ○ Ferme et Châteaux ○ Femina
Musica ○ Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ○
90, Av. des Champs-Elysées ⌀ Paris

Abonnements :
Paris et Départements .. „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

POUR MAIGRIR

Sans nuire à la santé et sans régime. Amincit la taille, réduit les hanches et le ventre, efface le double menton. Rajeunit les traits et empêche de grossir.

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL
SUCCÈS UNIVERSEL
La boîte, 5f. 6 boîtes, 28f
Pharmacie Vivienne, 16, r. Vivienne, Paris et dans toutes les Pharmacies.

Voiture de Tourisme BRILLIÉ

EUGÈNE

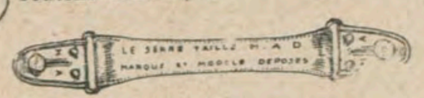
Construite par *SCHNEIDER & Cie, du Creusot*
DANS LEURS ATELIERS DU HAVRE
PARIS, 67, rue de Miromesnil, PARIS

La Corrida

PARFUM ULTRA PERSISTANT
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS
QUINTESSENCE LOTION POUDRE SAVON

PLUS DE JARRETELLES NI DE CEINTURES

grâce au WAIST-CLASP (serre-taille. M.A.D. Btés S.G.D.G.) appareil élastique s'appliquant instantanément sur chaque côté du pantalon par deux boutons métalliques.



Envoi franco d'une paire contre demande affranchie à 2 fr. 10, SERVICE COMMERCIAL, *8, rue du Président-Carnot LYON*

Arrêtez votre choix sur un Auto Tachymètre LIP

Le MEILLEUR des Compteurs de vitesse.

LA BENGALINE

est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

PLAQUES JOUGLA PAPIERS

ÉPILATEUR NIL

Détruit instantanément et sans douleur les Poils et Duvets disgracieux du VISAGE et du CORPS. *Pas d'inflammation. Rend la peau douce et veloutée. En usage chez les artistes et l'aristocratie.* Approuvé des sommités médicales.
Le Flacon 8 fr. Envoi franco. VERDEILLE, Pharmacien de 1re cl., 87, Rue de Lévis, Paris (XVIIe arr.)

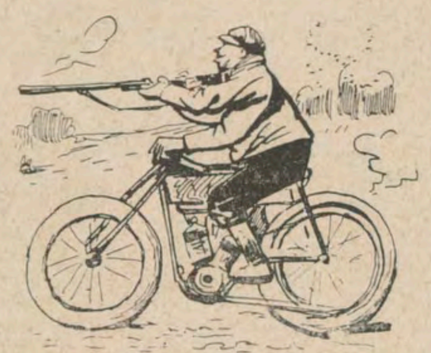
POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public, ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du Flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

La Semaine Comique, par Henriot.

— C'est bien dommage, grand papa, que l'automobile n'ait pas été inventée quand tu étais jeune... maintenant tu pourrais nous amuser et toi aussi en nous racontant tes voyages... tandis que tu ne nous racontes rien du tout.

En ballon au Pôle Nord : dialogue d'ours blancs.
— Je vous dis que c'est le soleil de minuit.
— Ah ça... j'ai la berlue, ou il y en a deux aujourd'hui ?



Comme quoi la nature eut bien fait de donner un troisième bras à l'homme pour lui permettre de chasser à motocyclette.

— Je n'ai été battu dans la course que parce qu'un de mes pneus a éclaté au dernier virage ..
— Ça vous apprendra à ne pas vous munir de "Pneus Gaulois"; aujourd'hui vous seriez un héros !

OPINION DES CHAUFFEURS qui les emploient

LES CHAINES RAFER

POUR AUTOMOBILES SONT SUPÉRIEURES

MOTO NAPHTA

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps. supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue. MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

LE PRÉSERVATEUR de CONDOM et le Vepttorp (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou mandat.
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris.

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et *FAUTEUIL-ROULANT*
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

Les Conquêtes de BIBENDUM en 1907 - 5° La Milanaise

Circuit de Brescia

1er Septembre. — COUPE FLORIO : le 1er MINOÏA (Isotta Fraschini) et 12 voitures classées dans les 15 premières.

2 Septembre. — COUPE DE VITESSE : le 1er CAGNO (Itala) et 5 sur les 6 voitures classées étaient sur

JANTES AMOVIBLES ET
PNEUS MICHELIN

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours des Dragées de **THYROÏDINE BOUTY** *votre taille restera ou redeviendra svelte.*
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat-poste
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

VIVITZ
L. T. PIVER
PARIS
Essence, Savon, Poudre de Riz
Lotion, Sachets
etc.

SANTAL MIDY

INOFFENSIF
D'une pureté absolue
GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Pharmacies

MAUX D'ESTOMAC - INDIGESTIONS

Guéris instantanément par les

GOUTTES DES COLONIES

de CHANDRON

PARIS, 20, rue de Châteaudun et toutes Pharmacies

Souveraines contre *Maux de Cœur, Cholérine et Dysenterie*

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

2 Septembre 1907 ✠ N° 470
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✠ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

Halima. Northeast. Schuyler.

L'ARRIVÉE DU CRITÉRIUM DE MAISONS-LAFFITTE (1)

Le Critérium de Maisons-Laffitte, couru le 13 septembre, sur 1.200 mètres, avait réuni quatre partants. Le départ fut excellent ; mais au bout de quatre cents mètres, Agha ne pouvait se maintenir à la hauteur de ses adversaires. Au parc aux voitures, Halima semblait devoir l'emporter ; mais les deux représentants Vanderbilt revenaient très courageusement et, après une lutte magnifique, Northeast, monté vigoureusement par O'Connor, l'emportait d'une tête sur Schuyler, qui précédait Halima du même intervalle.

1. *Voir l'article pages 208 à 210.*

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LES POIDS LOURDS AUX MANŒUVRES

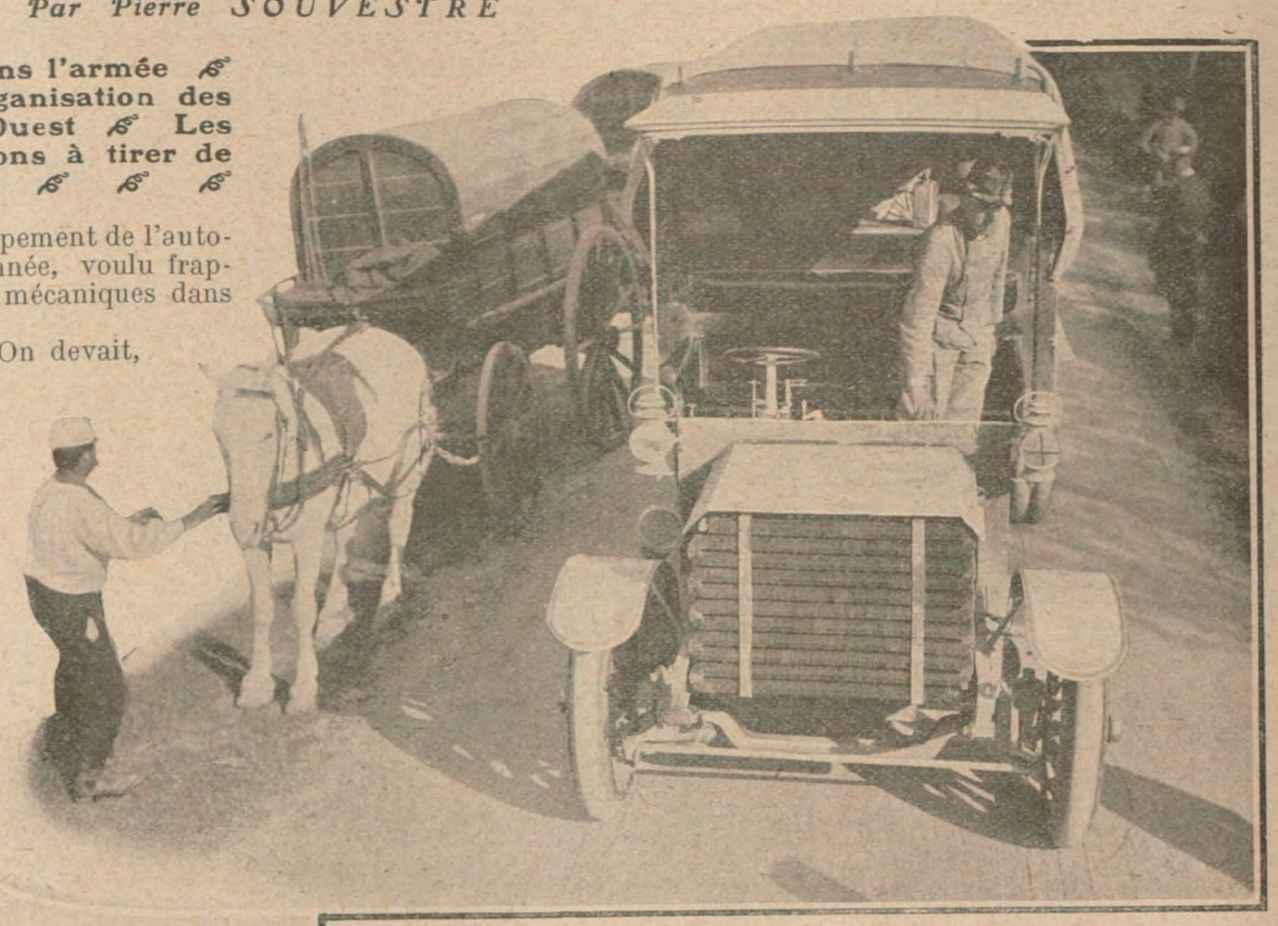
Par Pierre SOUVESTRE

L'emploi des camions automobiles dans l'armée — Leur rôle et leur utilité — L'organisation des transports aux manœuvres du Sud-Ouest — Les résultats obtenus — Les conclusions à tirer de cette expérience

L'ARMÉE, depuis longtemps intéressée au développement de l'automobile appliqué aux transports, a, cette année, voulu frapper un grand coup en utilisant des camions mécaniques dans le service des ravitaillements de vivres.

Le problème posé n'a rien qui puisse surprendre. On devait, en effet, s'attendre à voir les véhicules automobiles attirer l'attention des dirigeants de notre état-major. Ceux-ci allaient forcément se préoccuper, tôt ou tard, d'assurer le transport, si délicat, si complexe, des denrées alimentaires nécessaires en utilisant les éléments les plus récents que le progrès mettait à leur disposition.

Nous n'insisterons pas autrement sur les diverses phases que traversa l'automobile militaire pour en arriver à ce qu'il est aujourd'hui. Constatons qu'aux manœuvres de corps d'armée du Sud-Ouest, en septembre 1907, quarante camions assurent la distribution des vivres à deux divisions. Comment y sont-ils venus ? comment remplissent-ils leur mission ? C'est ce qu'il faut se demander.



Arrivée au ravitaillement.

Les camions et voitures de ravitaillement, chevaux nature et chevaux vapeur, arrivent au lieu de concentration pour le ravitaillement.

Le transport de l'avoine.

Le camion Lorraine-Dietrich spécialement affecté au transport de l'avoine.

Le 4e bureau de l'état-major de l'armée

On sait que l'important service général des transports dans l'armée est dirigé au ministère de la Guerre par le 4e bureau de l'état-major de l'armée, à la tête duquel se trouve le Colonel du Génie Goigoux, qui a pour collaborateurs plusieurs officiers spécialistes très familiarisés avec ces questions, notamment le lieutenant-colonel Bro, les capitaines Enaux, Ecochard, etc.

Lorsque le 4e bureau eut décidé de relier le centre de fabrication des vivres, sis à Bordeaux, avec les 35e et 36e divisions du 18e corps appelées à manœuvrer entre Angoulême et Ribérac, au moyen de camions automobiles, M. le Ministre de la Guerre pria le président de la Commission des concours de l'A. C. F. d'en informer les constructeurs et de solliciter d'eux l'envoi de véhicules que conduiraient des hommes leur appartenant et, pour la circonstance, autorisés à faire leurs périodes de réserve en qualité d'automobilistes. Les constructeurs allaient recevoir à titre d'indemnité 0 fr. 86 par cheval vapeur et par jour, les hommes 2 fr. 50. En outre, essence et huile seraient fournies gratuitement par l'armée.

Convoi de ravitaillement.

Deuxième convoi chargé de ravitailler la 35e division d'infanterie, à 15 kilomètres de Libourne. Les conducteurs font la pause. On remarque, sur notre photographie, notre collaborateur Pierre Souvestre, appuyé au camion automobile.

Clichés de notre envoyé spécial.)

Sur le Terrain des Manœuvres

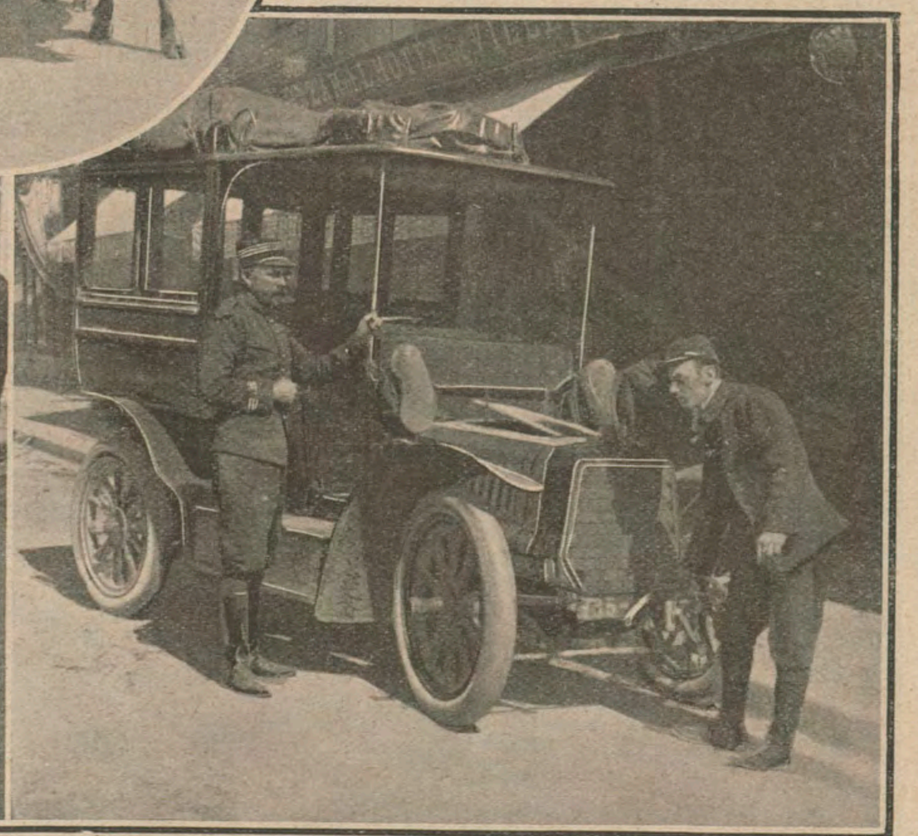
Autres temps, autres mœurs.
Fourgons militaires à chevaux.

L'état-major et l'automobile.
Le commandant Renaux et les officiers d'état-major arrivent à Ribérac en automobile pour rejoindre les troupes.

Visite aux cantonnements.
Arrivée à Ribérac du colonel Bruisson et du capitaine Ballut.

L'étude de la carte.
Les cyclistes de l'état-major du 18e corps étudient la carte, devant le quartier général, à Ribérac, avant de se rendre au lieu de concentration.

Le soldat toréador.
Ce militaire éclectique conduit un bœuf à l'abattoir, tandis que de l'autre main il mène sa bicyclette.



Le capitaine Genty.
Le capitaine Genty, alias *de La Touloubre, qui, sur sa voiture, vient de conduire de Bordeaux à Ribérac le colonel Bruisson.*

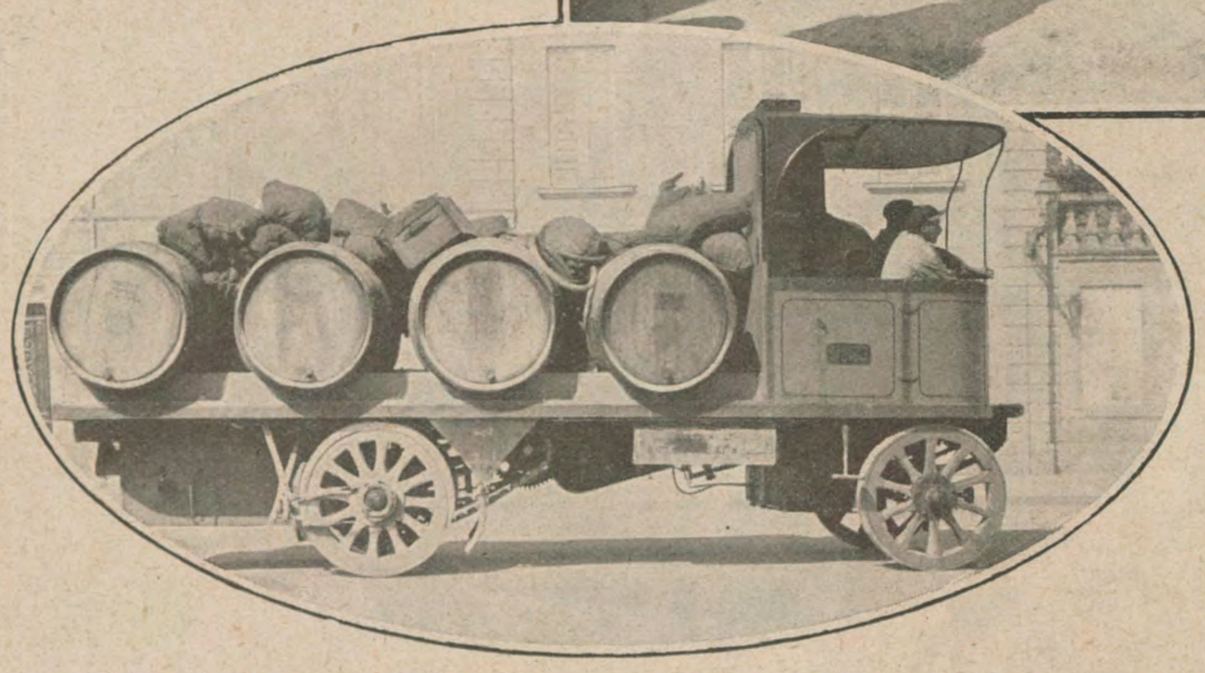
Nombreux furent les fabricants qui répondirent à cet appel. Parmi ceux-ci se trouvaient des industriels dont les véhicules avaient participé au récent concours de juin, notamment Panhard-Levassor, Darracq-Serpollet, de Dion-Bouton, Brillié, Ariès, Cohendet, Mors, O. D. P. X., Peugeot, Turgan, puis d'autres, tels que Berliet, Delaugère et Clayette, Pantz, Purrey, Emress, Lorraine-Dietrich, dont on allait apprécier les qualités de fabricants.

Enfin, une troisième série de camions était fournie par l'armée elle-même, qui est, comme on sait, propriétaire de plusieurs véhicules, notamment Gillet-Forest, Delahaye, de Dion-Bouton, Mors, Darracq-Serpollet, Turgan.

L'organisation effective du service des camions fut confiée par le colonel Goigoux au capitaine Enaux; d'autre part, à titre de documentation, une délégation technique de la manufacture de Puteaux, composée du lieutenant-colonel Bruisson et du capitaine Ballut, accompagnés du capitaine Genty, devait étudier, au point de vue mécanique, la marche des camions. Le commandant Ferrus, représentant la direction technique de l'artillerie, allait aussi assister aux manœuvres.

Déchargement des camions.

On décharge les camions automobiles pour recharger les voitures d'approvisionnement des troupes.



Le transport de l'eau.

Camion à vapeur Purrey transportant 6.400 litres d'eau pour les troupes.

La journée des poids lourds aux manœuvres

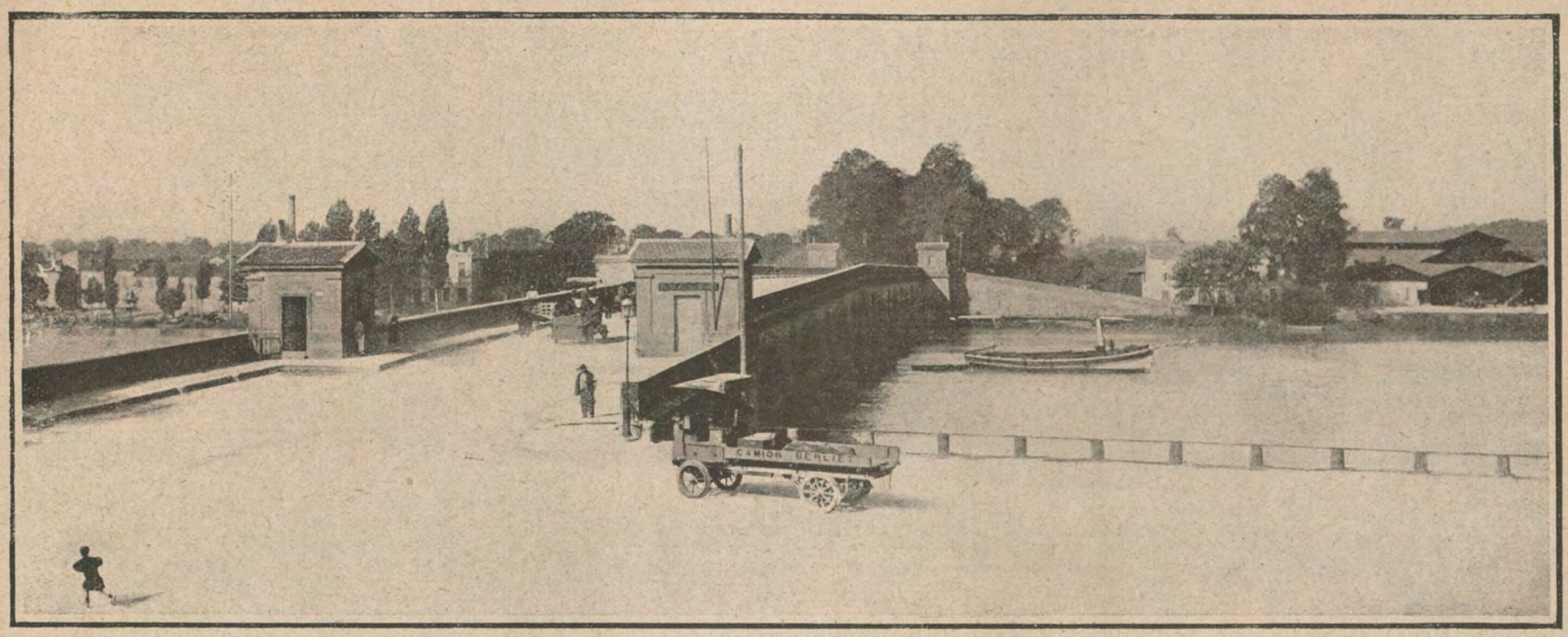
Embarqués le 1er septembre, dans un train spécial, à Paris, les camions arrivaient en gare de Bordeaux le lendemain, où les hommes en prenaient possession, sous la surveillance des chefs de convois, les officiers de réserve Montariol, Menier, Doidon, Langlois, Taffoureau, Maugny, Petiet.

Voici donc l'instant suprême : L'armée à ravitailler chaque jour est distante de 100 kilomètres environ. Il faut lui apporter une moyenne de 20.000 kilos de provisions consistant en pain, avoine, sucre, riz, etc., ces vivres doivent être livrés aux trains régimentaires sur au moins quatre points différents du terrain des opérations, points susceptibles de varier chaque jour.

Les camions ne pouvant effectuer l'aller et retour dans la même journée, il est décidé qu'on les répartira en deux catégories qui alterneront sans cesse. Chaque catégorie est elle-même divisée en deux convois. Chaque convoi se dédoublera encore au dernier moment. Les trains régimentaires une fois ravitaillés, les convois vides opèrent une retraite et vont cantonner à trente kilomètres environ de l'armée. Le lendemain, ils regagnent Bordeaux vers midi, emploient la journée à se recharger, vont au parc aménagé aux usines Purrey, sont visités et entretenus en bon état de marche, puis repartent le lendemain.

La revue des camions.

Le Colonel Goigoux, de l'état-major général de l'armée au ministère, envoyé du ministre de la Guerre, passant en revue les camions automobiles au pont de Libourne, en compagnie de M. Desson, le sympathique ingénieur de la maison Bergougnan.



Le Pont de Libourne.

Les camions passent devant l'octroi de Libourne et traversent le pont. Ils vont à la rencontre des troupes, qu'ils sont chargés d'approvisionner.

Cette organisation, d'apparence complexe, fut en réalité des plus simples et donna à l'application les meilleurs résultats. Des incidents surgirent parfois, imprévus, tels que, par exemple la rencontre d'un pont suspendu insuffisamment robuste pour supporter les charges de 4.000 et 6.000 kilos et nécessitant un changement d'itinéraire, ou l'arrêt fortuit d'un véhicule qu'il fallait décharger, puis dont les provisions étaient réparties sur les autres engins. Eh bien, en dépit de ces événements inattendus, les troupes ne manquèrent jamais des vivres escomptés. Le service d'approvisionnement fut assuré avec ordre et régularité. C'est un résultat superbe et concluant, tout à l'honneur de ceux qui ont fait de sérieux et louables efforts pour l'atteindre. C'est la consécration d'une amélioration très réelle dans les moyens de transports à la disposition de l'armée.

Les enseignements à tirer de l'expérience

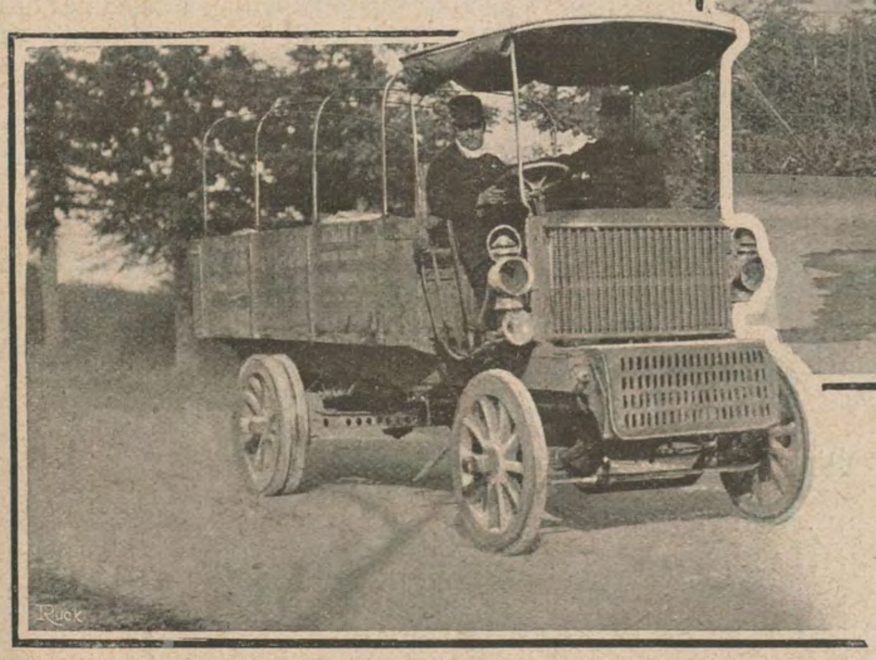
Celà étant acquis, il nous reste un mot à dire des enseignements que nous fournit cette intéressante expérience, au point de vue de l'exploitation industrielle et commerciale du véhicule de poids lourds.

La mise en service quotidiennement d'une quarantaine de véhicules portant 2.000 à 3.000 kilos de charge utile et effectuant des parcours de 100 kilomètres par jour est parfaitement possible sans préjudicier au bon état des véhicules pourvu qu'on ait le soin d'entretenir les mécanismes.

La marche en convoi modérant les ardeurs et les vitesses, restreignant celles-ci à 15 à l'heure de moyenne, a démontré en outre que si les roues à bandages en fer résistent parfaitement et n'affectent pas, par suite des vibrations, les organes du châssis, d'autre part, les bandages caoutchoutés ne s'usent point anormalement et peuvent fournir sous charge une carrière que les spécialistes évaluent à 15 ou 20.000 kilomètres. Les Bergougnan, blocs Charry, Polack et autres, nous ont donné ce bel exemple d'endurance. On a pu, en outre, apprécier les qualités de divers carburants ou combustibles. L'essence lourde des Cohendet, la naphtaline de Brillié, les huiles roumaines des Darracq-Serpollet, voire même le coke des Purrey. Ces divers aliments des moteurs, sont, y compris l'essence, naturellement, intéressants.

Un règlement utilitaire à faire pour le prochain concours

J'ajouterai enfin que les modèles de carrosseries, fermées ou ouvertes, doivent attirer l'attention. Dans un prochain concours, il importera de donner un coefficient à la carrosserie facilitant plus ou moins les opérations de chargement et de déchargement.



Un camion militaire.

Camion appartenant à l'armée et utilisé par l'artillerie, à 15 kilomètres de Libourne.

Un chargement de pétrole.

Le camion Darracq-Serpollet, appartenant à l'armée, chargeant le pétrole pour le ravitaillement des camions militaires.

Nous voudrions au plus haut point voir l'Automobile Club de France s'engager nettement désormais dans la voie des épreuves utilitaires de poids lourds et élaborer un règlement mettant les concurrents dans des conditions aussi proches que possible de la réalité. Nous croyons que M. Du Bousquet, délégué par la Commission des concours aux récentes manœuvres, rapportera aux membres de sa Commission de précieuses observations dans cet ordre d'idées.

Quoi qu'il en soit, les très grandes espérances formées sur les camions automobiles, tant par l'armée que par les constructeurs, ont été réalisées pleinement, pour ne pas dire outrepassées. On ne pouvait souhaiter mieux.

Dorénavant on peut demander aux fourgons automobiles des services qu'on n'aurait pu exiger des voitures à traction animale. Régulières, rapides et fortes, les voitures automobiles de toutes marques ont fait définitivement leurs preuves, et en dehors des enseignements militaires, les dernières grandes manœuvres ont permis de se rendre compte qu'à l'heure actuelle, tous les progrès réalisables sont presque totalement réalisés.

PIERRE SOUVESTRE

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE MEETING DE PROVENCE

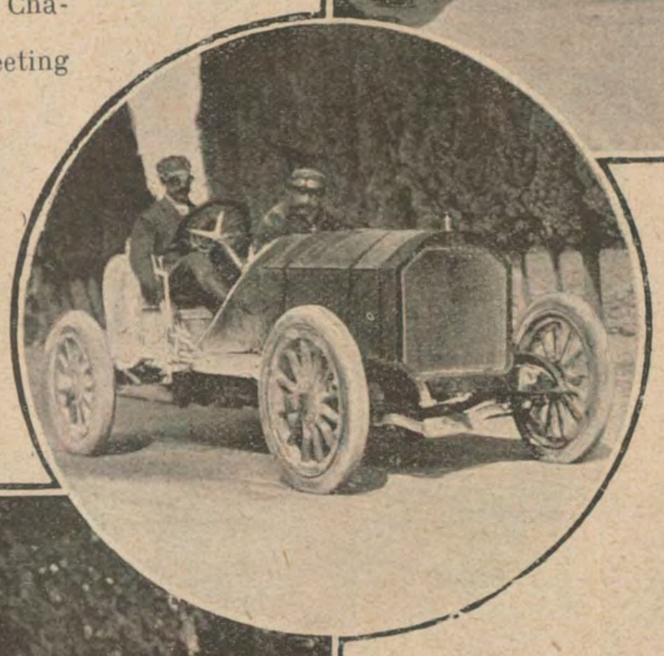
Giuppone.

Giuppone, vainqueur de la première catégorie bis *de la Coupe Rothschild en 4 m. 16 s. 2/5 pour les 5 kilomètres, et du kilomètre lancé en 52 secondes, sur voiturette* Peugeot, *pneus* Michelin.

Le dernier meeting de pure vitesse qui nous reste en France a connu, cette année, un succès très significatif, et il est hors de doute que les épreuves du kilomètre lancé et des 5 kilomètres à Salon resteront inscrites aux calendriers futurs

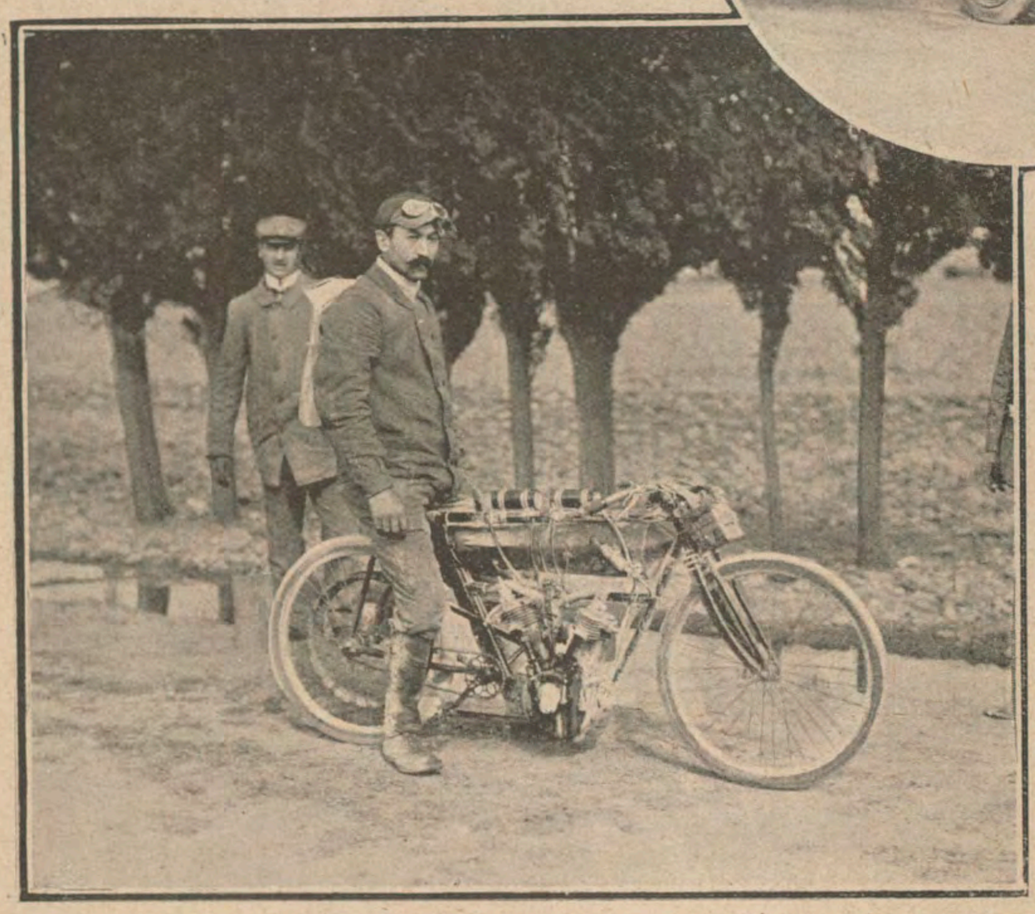
Les réunions de pure vitesse tendent à disparaître : Dourdan a vécu, Origny-Sainte-Benoîte n'aura eu lieu qu'une seule fois, et les anciens meetings de Nice et de Deauville sont depuis longtemps relégués dans le domaine du passé. Aux environs de Paris, nous n'avons plus que deux courses de côte : Chateau-Thierry et Gaillon.

Le Midi a conservé, avec juste raison, son meeting de Provence et son meeting du Ventoux : l'une comme l'autre épreuves se déroulent d'ailleurs sur des terrains merveilleusement appropriés. Tous deux ont connu, cette année, un grand succès, preuve indéniable que l'intérêt des réunions de pure vitesse n'est pas près de s'épuiser. Il faut songer, en effet, que dans une épreuve de courte distance, les résultats sont débarrassés de tous les aléas qui sont inséparables d'une grande course sur route, et on ne peut nier que les performances établies n'aient, pour les intéressés, une valeur commerciale sérieuse.



Pichat.

Vainqueur de la huitième catégorie dans la Coupe Rothschild et le kilomètre lancé.

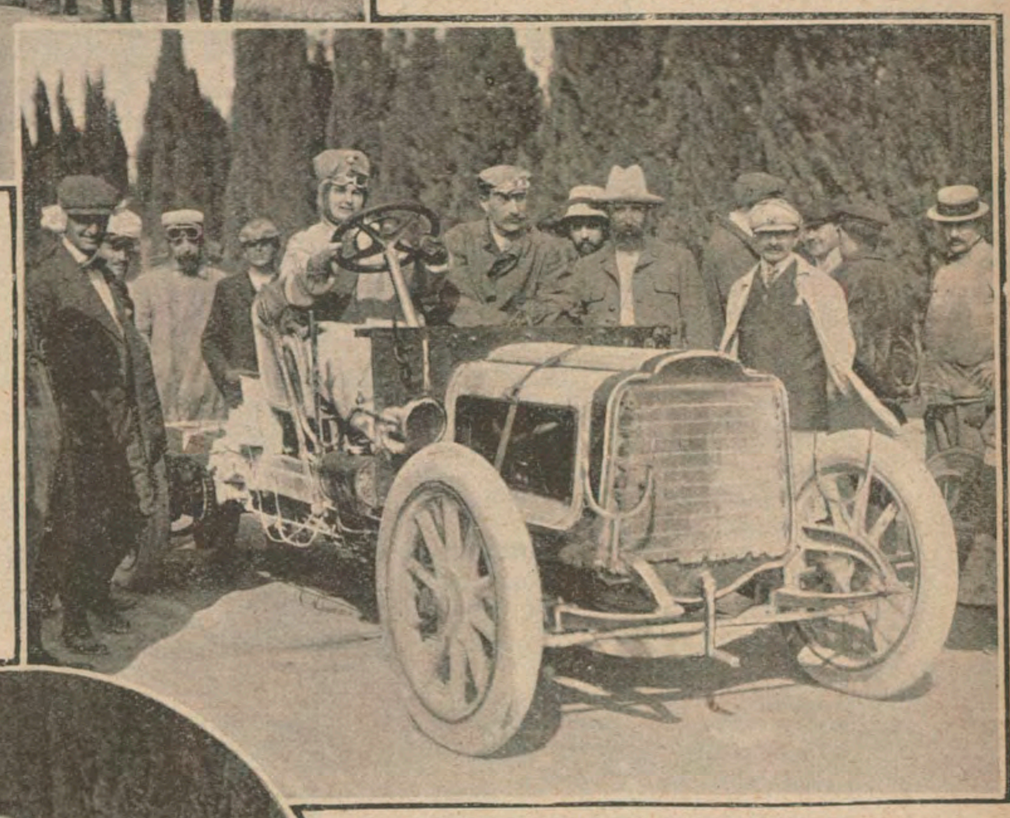


Gauthier.

Gauthier vainqueur du kilomètre lancé en 39 s. 1/5 et de la Coupe Rothschild en 3 m. 11 s. dans la catégorie des motos de moins de 50 kilos; a fait le meilleur temps des motocyclettes.

Nous nous occuperons, aujourd'hui, du meeting de Provence, disputé sur la fameuse route à records d'Arles à Salon, qui constitue une piste incomparable. Deux épreuves distinctes étaient portées au programme : le kilomètre lancé et les 5 kilomètres : à celle-ci était attribué le trophée dénommé Coupe de Rothschild.

La nouvelle classification. Jusqu'ici, on avait classé les concurrents dans ces épreuves suivant le prix du châssis, méthode barbare et inélégante qui a fait son temps. Obéissant à la tendance actuelle, les organisateurs ont, cette année déterminé leurs catégories en se basant sur l'alésage.



Une hardie sportswoman.

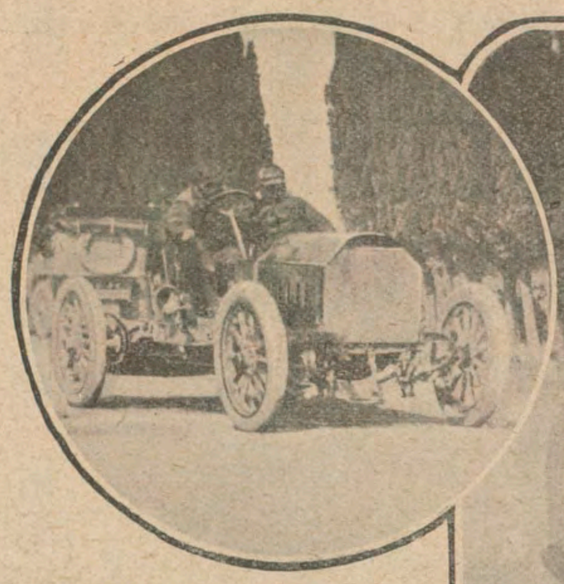
Madame Hamelle, seconde de la cinquième catégorie bis *de la Coupe Rothschild, en 3 m. 40 s.*

Evidemment, ça vaut mieux, mais la méthode n'a qu'une valeur momentanée. Elle s'inspire trop des nécessités constructives actuelles, et le jour, qui n'est sans doute pas éloigné, où le deux-temps sera entré dans le domaine des réalisations courantes, verra sans doute sa disparition; mais nous aurions tort de nous plaindre : la classification à l'alésage, dès l'instant qu'il s'agit de moteurs comparables, est sans doute encore la moins mauvaise, et c'est une matière où il est excessivement difficile de contenter tout le monde... et les constructeurs.

Brasier triompha en vitesse pure. En pure vitesse, les deux épreuves de Salon s'annonçaient comme un match qui aurait dû être passionnant entre la Lorraine-Diétrich de Rougier et la Brasier de Bablot, ce dernier est aisément sorti vainqueur, mais il faut dire, à la décharge de Rougier, qu'il avait conservé sa multiplication de Brescia, en sorte qu'il n'a point tiré de sa voiture tout ce qu'il aurait pu logiquement lui faire donner. Ceci, bien entendu, ne retire rien à la valeur de la performance de Bablot. Sa moyenne sur les 5 kilomètres correspond à 155 à l'heure, ce qui montre à l'évidence que les Brasier du Grand Prix n'avaient rien à envier à personne sous le rapport de la vitesse. Comme, d'autre part, elles se sont toujours montrées supérieures en régularité — cette année comme en 1906, les Brasier furent seules, parmi les grosses voitures, à terminer au complet, — il est bien permis de penser que le sympathique constructeur d'Ivry est précisément avec Lorraine-Diétrich, celui qui paraît le plus qualifié pour en appeler des résultats de Dieppe : il faut donc déplorer que Brasier n'ait pas cru devoir affronter la lutte à nouveau, ni aux Ardennes belges, ni à Brescia. Vraisemblablement, ces deux défaites eussent été épargnées à l'industrie française.

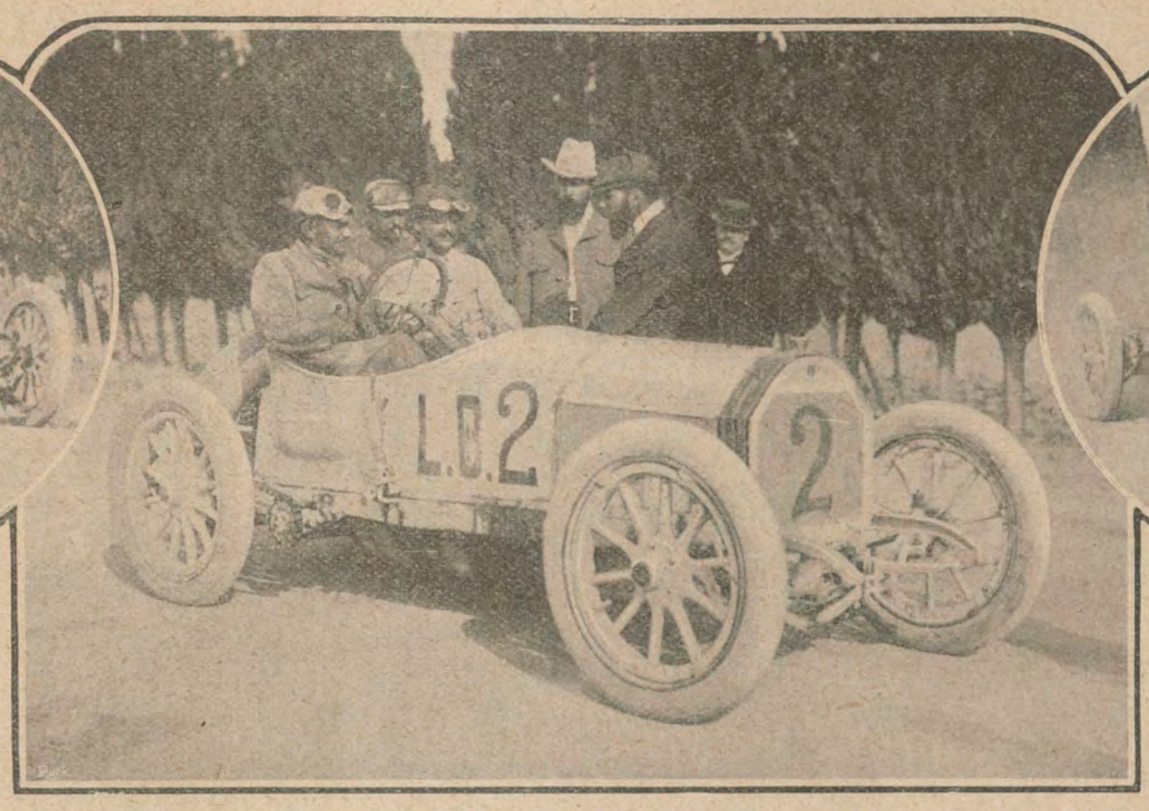
Au surplus, et comme nous aurons occasion de le dire ultérieurement, la Diétrich a pris au Ventoux une brillante revanche de sa défaite de Salon.

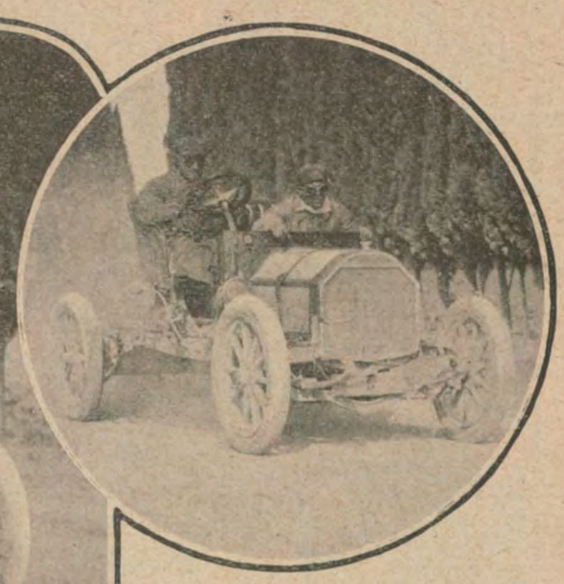
Côté tourisme, dans le gros alésage, nous avons assisté à un beau match entre Gasté et Mottard, entre Radia et La Buire. La Radia bat la Buire d'un cinquième de seconde sur le kilomètre; mais elle doit à son tour s'incliner dans les 5 kilomètres, tout ceci avec des moyennes d'environ 115 à l'heure, ce qui est assurément remarquable, si on veut



Mottard.

Mottard, sur La Buire, *a abaissé de 10 secondes son record précédent, faisant du 116 kilomètres à l'heure (vainqueur de la 7e catégorie).*





Kiss.

Vainqueur, sur La Buire, *de la 5e catégorie, en 3 m. 17 s. 2/5 pour la Coupe Rotschild, et en 39 s. 4/5 pour le kilomètre lancé.*

bien songer que, sous la direction experte de Gasté, la Radia en est à sa quatrième saison de courses.

Salon devait voir, d'ailleurs, un appréciable succès d'ensemble des La Buire, dont les représentants prennent des places d'honneur dans presque toutes les catégories.

Une nouvelle venue, la Rolland-Pilain a fait, à mon sens, une remarquable performance. Pourvue d'un moteur de quatre cylindres de 128 d'alésage, elle a atteint une vitesse de 106 kilomètres à l'heure, et ce, avec un poids de 1.250 kilos; ces chiffres font honneur aux constructeurs de Tours. Les Motobloc se sont taillé la part du lion dans les puissances moyennes et une Itala s'est montrée rapide à souhait.

Encore à signaler la marche de la voiture légère Werner. Avec 4 cylindres de 85, Mme Jeanne Herveu a atteint le 80 en palier : ceci accuse un très beau rendement global.

En voiturettes, les Sizaire et Naudin conservent leur habituelle première place devant la Prince et la Demeester qui avaient d'ailleurs des voitures plus faibles. La Peugeot de Giuppone. Avec son monocylindrique de 140 a également très bien marché. Griffon et Werner, en motocycletes, se sont partagé les lauriers, et deux tricars Régence, pourvus de moteurs Buchet, ont atteint une vitesse extraordinaire.

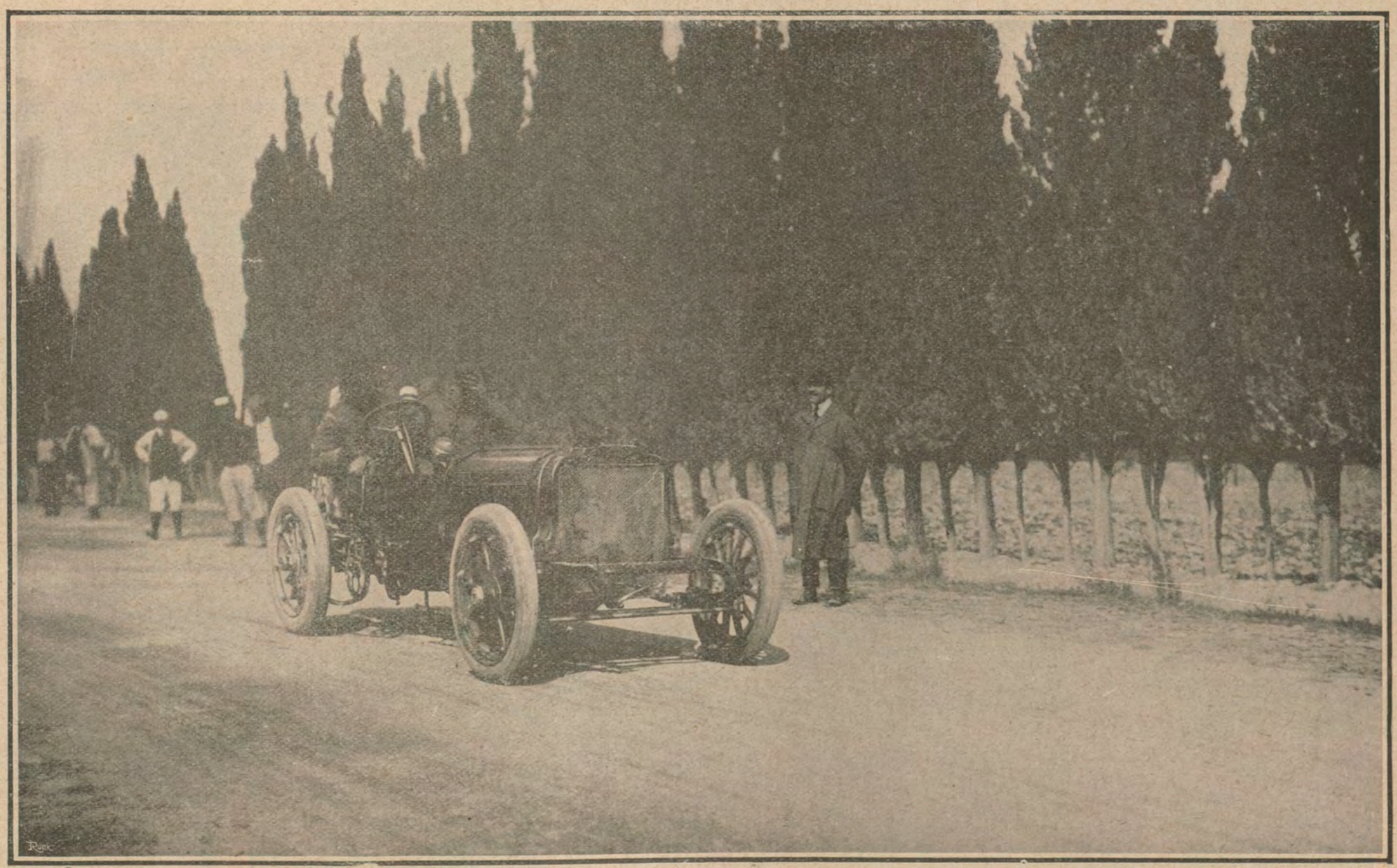
Lachannay au départ.

Mottard fait ses recommandations avant le départ à Lachannay, qui a triomphé dans la Coupe Rothschild (4e catégorie), en 3 m. 59 s. 3/5, et dans le kilomètre lancé en 42 s. 4/5 voiture La Buire (*pneus* Hutchinson).

En 1908. Verrons-nous encore le meeting de Provence au Calendrier automobile de 1908 !

Il faut l'espérer, car outre les avantages que j'énumérais au début de cette chronique, les meetings de pure vitesse permettent de se révéler à des constructeurs qui n'ont point de ressources financières susceptibles de leur permettre une participation courante aux grandes épreuves sur route. Ce qu'on peut même regretter, c'est que nous n'ayons pas, plus près de Paris, un grand meeting de vitesse. Il serait facile de trouver une route appropriée.

C. Faroux.



Bablot en vitesse.

Bablot a fait le meilleur temps du meeting, couvrant le kilomètre lancé en 23 s. 4/5, 151 kilom. 280 à l'heure et gagné la Coupe Rothschild, 5 kilomètres, en 1 m. 56 s. 4/5, 155 à l'heure, sur sa voiture Brasier, *munie de pneumatiques* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

LA COURSE

Cibot à l'arrivée.

Prudemment parti, Cibot a fait une très jolie course. Il a pris la tête un peu après Mantes et a terminé en 15 h. 30 m,

Cibot passe Orphée.

Passé à Bonnières à 38 minutes derrière Orphée, Cibot n'était plus à Mant de Limay et le passait définitivement dan

Orphée signe premier à Bonnières.

Après avoir signé second à Pacy-sur-Eure, Orphée dépassait Fromal à la sortie de cette ville et prenait la tête, mais Cibot réussissait à le passer après Limay.

Les photographes de la *Vie au Grand Air* au

Nos envoyés spéciaux ont suivi la course de bout en bout. Notre photographie représente l'un d côte de Rolleboise. Il est bien installé sur le toit de la confortable limousine, mise à notre disposition pneus Michelin, *grâce à laquelle ils ont pu suivre toutes les p*

(*Clichés de nos envoyés spéciaux.*)

ROUEN = PARIS

hée.
Mantes qu'à 3 minutes. Il rejoignait son rival au sortir dans la côte d'Issou.

Orphée.
Le vétéran des grandes courses sur route a vaillamment lutté. Il finit second, en 16 h. 45 m., battant le temps des 100 kilom. en 8 h. 43 m.

travail.
d'entre eux en train de saisir au passage Cibot, au bas de la sition par les établissements Lorraine-Dietrich *et munie de s péripéties de l'épreuve.*

Un manager féminin.
Lévesque, arrivé cinquième en 17 h. 25 m. a été soigné par une cycliste qui l'a accompagné.

Fromal signe second à Bonnières.
Après avoir enlevé la prime de Pacy-sur-Eure, Fromal s'est laissé dépasser avant Bonnières et n'a pas tardé à abandonner, après avoir fourni un début de course splendide.

(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

LA COURSE ROUEN-PARIS

① ② ③ ④ ⑤

INSTANTANÉS DE JOUR ET NUIT

1. Après avoir été passé par Cibot, Orphée ralentit son allure. Il en profite pour remplacer son maillot gris par un blanc. A côté de lui Neveu qui, après avoir abandonné au 70e kilomètre, a rejoint son camarade à bicyclette et l'a entraîné jusqu'à Paris.— 2. Le contrôle fixe de Pont-de-l'Arche à 2 heures du matin. — 3. Un contrôle secret dans la forêt de Louviers. Un timbre humide est apposé sur le bras de chaque concurrent. Cliché pris à 2 h. 35 du matin. — 4. Bollée se fait masser sur le bas-côté de la route avant Juziers.— 5. Biard à Limay; arrivé 3me, en 17 h. 5.

LES AERONATS : *La VILLE-DE-PARIS*

Par F. PEYREY

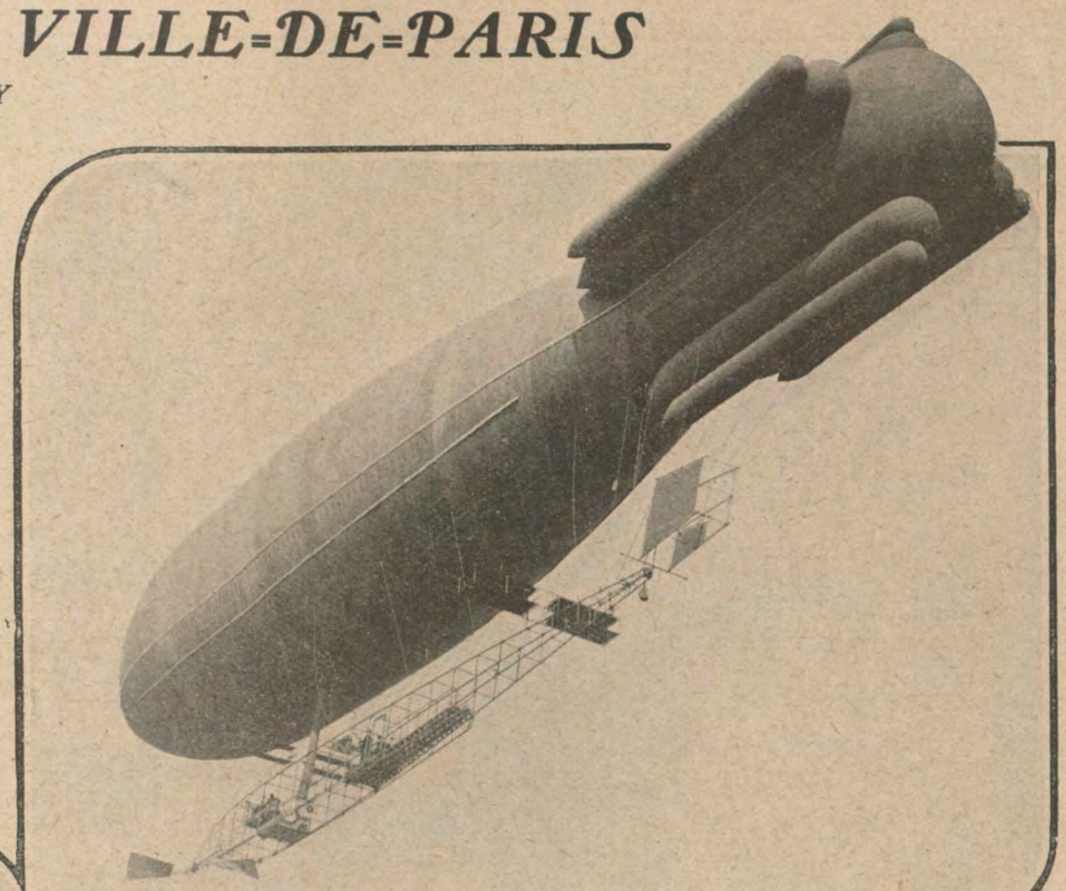
En ce moment, les essais de dirigeabilité se multiplient partout. En Allemagne, en Angleterre, les constructeurs tentent de nous ravir l'empire des airs, qui semble devoir rester pour longtemps encore le patrimoine de la France

L'atmosphère se peuple... Les essais de dirigeabilité se multiplient, même en Allemagne, où l'on expérimente péniblement d'assez grossières ébauches d'aéronats (Parseval, Gross-Basenach), et en Angleterre, dont le premier dirigeable, le *Nulli-Secundus*, construit par les aérostiers militaires, serait parfaitement conçu si l'enveloppe du ballon présentait des lignes plus effilées. Justifiera-t-il la grandiloquence de son nom ?

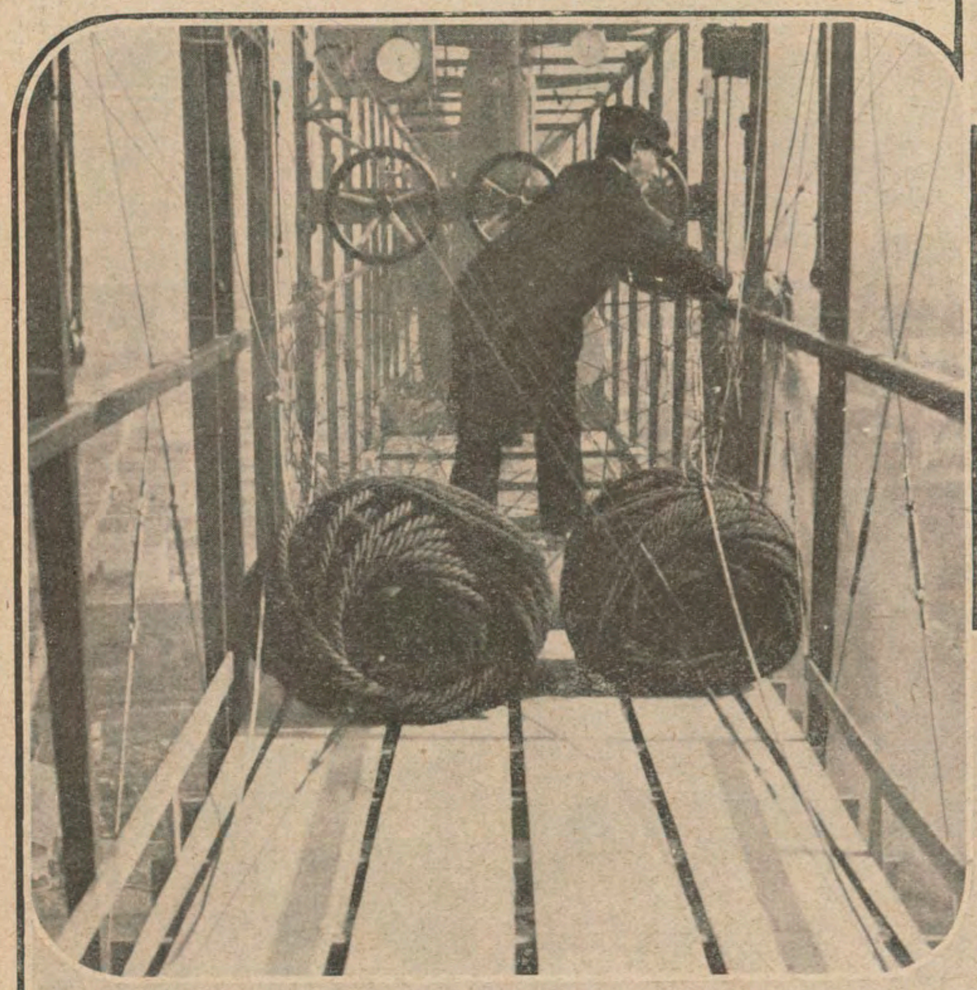
En France, *Patrie* subit un temps d'arrêt nécessité par l'agrandissement de l'enveloppe, afin d'augmenter le rayon d'action, mais une nouvelle nef aérienne l'a déjà remplacé dans le ciel de Paris, où, preste, elle voguait tout récemment.

Longtemps — ne fut-il pas mis en chantier dès 1901 ? — l'aéronat la *Ville-de-Paris*, ce ballon dirigeable de M. Henry Deutsch (de la Meurthe), Mécène incontestable, incontesté de l'Aéronautique, put être comparé au fameux couteau de Jeannot. De son couteau, Jeannot changeait tantôt la lame, tantôt le manche : c'était toujours le couteau de Jeannot. Mais, à vrai dire, si la *Ville-de-Paris* vit souvent sa poutre-armée surmontée d'une nouvelle enveloppe ou son enveloppe surplomber une nouvelle poutre-armée, ce n'est plus du tout, en l'automne de 1907, la *Ville-de-Paris* du début du xx^e^ siècle. L'aéronat de fort tonnage, définitivement établi par M. E. Surcouf et H. Kapferer, comprend tous les dispositifs nouveaux créés par l'expérience des navigateurs de la mer aérienne.

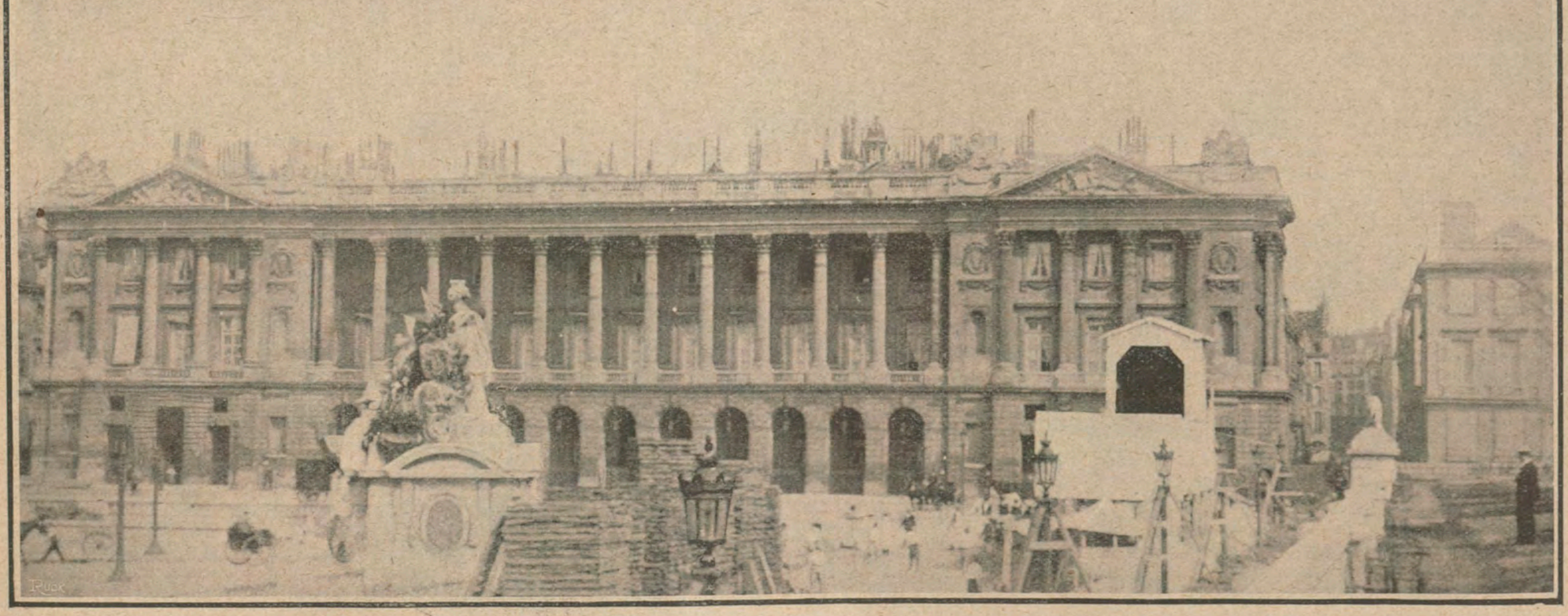
Contre la houle invisible, afin d'annihiler les coups de tangage, l'enveloppe fusiforme dissymétrique, en étoffe caoutchoutée, de 62 mètres de longueur, pour un diamètre, au maître-couple, de 10 m. 50, et un volume de 3.200 mètres cubes, porte à l'arrière, remplaçant la quille, un empennage stabilisateur formé d'un faisceau à section cruciforme de 8 tubes



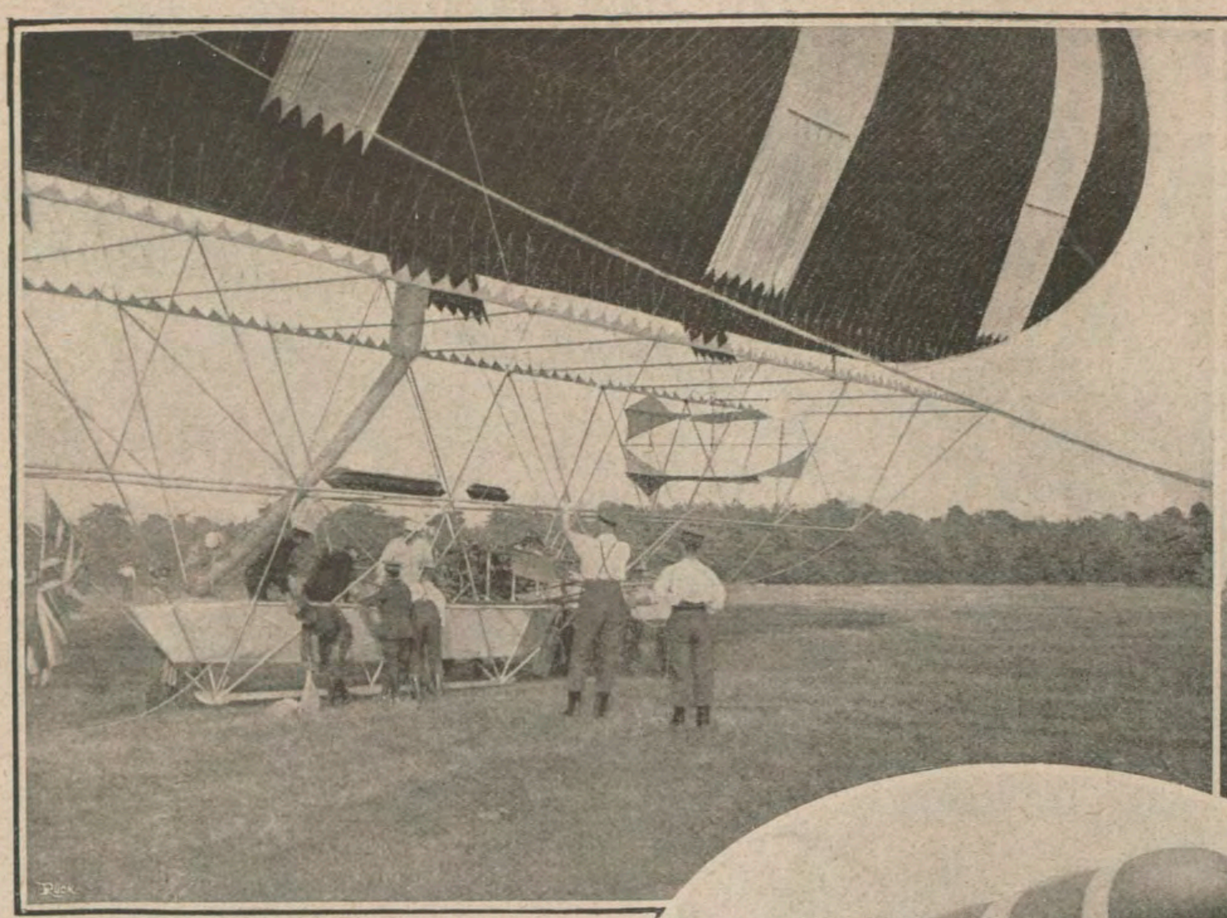
La *Ville-de-Paris* dans l'atmosphère.
L'aéronat de M. Deutsch (de la Meurthe), piloté par M. H. Kapferer, vient d'effectuer plusieurs sorties concluantes au-dessus de Paris.



M. Kapferer jetant du lest. (Cliché Delagrange.)
L'aviateur Delagrange, du bord de la Ville-de-Paris, *a pris plusieurs clichés au cours d'une sortie.*



La *Ville-de-Paris* au-dessus du ministère de la Marine.
Par ses virages, au-dessus de l'Opéra notamment, l'aéronat à prouvé sa dirigeabilité parfaite.

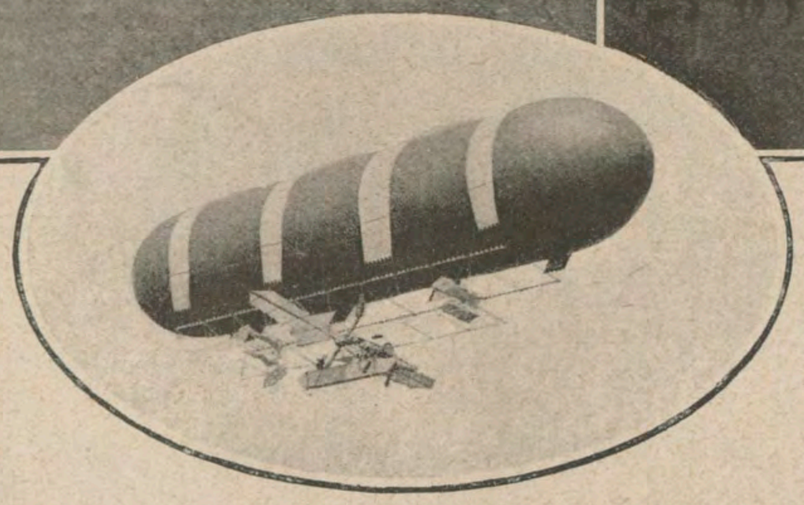


Le *Nulli Secundus* sortant du hangar.

Le Nulli Secundus *est le premier aéronat anglais construit par les aérostiers militaires.*

L'aéronat mixte de M. Malécot

A Meaux, M. Malécot vient de faire divers essais peu concluants avec son aéronat mixte.



Le *Nulli Secundus* dans les airs.

Les essais du Nulli Secundus *ont été interrompus par une panne du moteur.*

gonflés à l'hydrogène, en communication avec le ballon proprement dit. Moteur de 70 chevaux. Hélice tractive de 6 mètres de diamètre, à deux branches articulées sur le moyeu.

La poutre-armée (longueur 38 mètres) su porte l'hélice à son avant, et, à son arrière, le gouvernail de direction. Entre la poutre-armée et l'enveloppe sont disposés deux gouvernails de profondeur constitués par des plans superposés, cellulaires. Les trois gouvernails sont irréversibles. Deux guides-ropes se fixent, l'un au centre de gravité (longueur 90 mètres), l'autre à l'extrémité avant. Maintenu par ce dernier filin, de 120 mètres de longueur, l'aéronat, grâce à son empennage, évite fort bien dans le vent, à la façon d'un bateau mouillant, dans ce but, une ancre.

La pression, dans l'enveloppe, est normalement de 15 à 20 millimètres d'eau. Les soupapes à gaz s'ouvrent à 35 millimètres ; les soupapes à air du ballonnet compensateur à 20 millimètres. Ce ballonnet est gonflé, suivant l'ordinaire méthode, à l'aide d'un ventilateur qu'actionne le moteur.

La première sortie de la *Ville-de-Paris* La première sortie date du 11 octobre 1906. Elle ne fut pas heureuse. Une panne du carburateur obligeait l'aéronat élevé de Montesson, son port d'attache, à atterrir à Chambourcy, grille d'Hennemont, où il fut dégonflé. Equipage : MM. E. Surcouf, H. Kapférer, Cormont et le mécanicien Paulhan.

Dans les premiers jours de juin dernier, la *Ville-de-Paris* entra de nouveau en gonflement. Les essais préparatoires terminés, l'aéronat s'élevait le 9 août, piloté par M. E. Surcouf, et regagnait son point de départ après une série d'évolutions des plus satisfaisantes à tous les points de vue. Ces essais furent poursuivis le 24 du même mois, puis M. E. Surcouf céda le commandement à M. H. Kapférer, qui vint rendre visite aux Parisiens le 12 septembre (Montesson-Opéra). M. Kapférer avait poussé, la veille, jusqu'à Billancourt, familiarisé qu'il était avec l'appareil par des ascensions exécutées sous sa direction les 30 août, 1er, 2, 6 et 7 septembre. Le 6 septembre il gagna Romainville, où se trouve une propriété de M. H. Deutsch (de la Meurthe), mais un coup de rabat dans les bois endommagea l'hélice. Les réparations effectuées immédiatement lui permettaient le lendemain de regagner le hangar de Montesson, où il atterrissait heureusement en pleine nuit.

Notons que M. Henry Deutsch (de la Meurthe) ascensionna deux fois à bord de son dirigeable qui, le jour où il vira au dessus de l'Opéra, avait comme passager M. Delagrange. Cet aviateur, connu de nos lecteurs, reçut ainsi le baptême de l'air.

La vitesse propre de la *Ville-de-Paris* n'a pas encore été mesurée exactement, croyons-nous. Nous ne saurions, en conséquence, donner ici des chiffres, qui ne seraient qu'approximatifs. L'empennage stabilisateur, parfait pour l'équilibre, offre nécessairement une résistance notable à l'avancement. L'inconvénient sera sans doute réduit dans l'avenir, après les modifications du pas de l'hélice, trop grand, d'après M. H. Kapférer. Jusqu'à ce jour, il n'a été possible de demander au moteur que les deux tiers environ de sa puissance. La translation augmentera nécessairement lorsque l'on emploiera toute son énergie.

Les essais de M. Malécot A Meaux, M. Malécot expérimente un aéronat mixte, c'est-à-dire un appareil participant du plus léger et du plus lourd que l'air. L'aéronat, encore qu'il possède une enveloppe gonflée de gaz, doit obtenir son élévation de la force additionnelle du propulseur.

Les résultats obtenus par M. Malécot sont fort médiocres. Au reste nous serions fort étonné que son appareil le satisfît dans l'avenir. Les aéronats mixtes se sont toujours conduits d'une façon déplorable. Il ne saurait d'ailleurs en être autrement. Nous regrettons que cet expérimentateur emploie ainsi une énergie digne d'une fortune meilleure, M. Malécot subit les inconvénients des deux méthodes qui ne lui réservent, à l'exclusion du moindre avantage, que les déboires les plus amers.

Le Colonel Capper et sa famille.

Le Colonel Capper, constructeur du Nulli Secundus, *veille, avec sa famille, aux derniers préparatifs.*

Le bluff du Pôle Nord Un autre fait regrettable, à un tout autre point de vue, s'est produit à l'île des Danois (Spitzberg), ainsi que nous le prévoyions, le bluff Wellman s'est terminé de la plus pitoyable façon. Au début de septembre, M. Wellman, sur l'injonction sévère, sans doute, du *Chicago Record Herald*, s'embarquait, avec ses compagnons, à bord du fameux auto-ballon *America*, qui devait atteindre, pour ses débuts, le pôle nord ! Or, l'*America* atterrit peu après le départ sur un glacier à quelques encâblures de son hangar. François Peyrey.

LA COUPE DE PARIS

Delaplane a remporté dimanche pour la troisième fois la Coupe de Paris.

La Société d'Encouragement du Sport Nautique nous avait conviés, dimanche dernier, à la onzième réunion annuelle de la Coupe de Paris. La Coupe de Paris, voilà le titre d'une épreuve classique. Vous croyez aussitôt que, de par son classicisme, elle devait remporter un réel succès ? Comme vous connaissez peu l'âme des rameurs ! Il est certain qu'en consultant le palmarès, qui mentionne les noms de deux Anglais, d'un Hollandais, d'un Belge et de plusieurs Français, on pouvait s'imaginer que cette importante course réunirait de nombreux engagements internationaux. Pas du tout. Et savez-vous contre combien de concurrents dut lutter Delaplane, champion de France et d'Europe ? Un, oui, Monsieur, un seul, et ce courageux fut Boissière. Il finit, à vrai dire, très loin du vainqueur, mais que de remerciements nous lui devons : grâce à lui Delaplane n'a pas eu à lutter seulement contre son ombre. Evidemment, être battu n'est pas toujours gai, mais vous m'avouerez que les rameurs manquent un peu de crânerie et, comme la qualité d'un athlète est avant tout le courage, nous devons en conclure qu'il y a peu d'athlètes dans le sport nautique. Raisonnement aussi profond que logique ! Quant à publier l'éternel portrait du champion incontesté, Delaplane, gagnant pour la troisième fois la Coupe de Paris, nos lecteurs nous sauront gré de ne l'avoir point fait. Lui-même nous en tiendrait rancune, car il se rend trop bien compte que

A vaincre sans péril, on triomphe sans gloire.

Inutile de vous dire que malgré sa tâche aisée il a fourni une très belle performance. Pendant la première partie du parcours, il a fait semblant de lutter, afin de donner un moment d'émotion au public. Mais sachant que les plaisanteries les plus courtes sont les meilleures, il partit et prit plus de 10 longueurs à son adversaire. Dire que les poitrines haletaient, que le public se demandait avec anxiété quel serait le vainqueur serait peut-être exagéré, mais ce fut avec satisfaction que fut acclamé Delaplane.

JACQUES MORTANE.

Cordier.

Cordier, de la Société d'Encouragement, vainqueur de la course à un rameur senior, devant Clarembaux (C. R. de Bruxelles).

Boissière.

Boissière, de la Société d'Encouragement, qui a succombé de très loin, derrière Delaplane.

La tribune officielle.

Les officiels regardent d'un œil terne l'arrivée de Delaplane, qui accomplit une promenade sanitaire dans la Coupe de Paris.

NOTES DES ÉDITEURS

La *Vie au Grand Air* dans les Airs Cette année la Coupe Gordon-Bennett des ballons se disputant à Saint-Louis, la grande épreuve aéronautique sera le Grand Prix de l'Aéro-Club, concours de distance, qui remporte chaque année un si grand succès. Tous les plus éminents pilotes de France et de l'étranger prendront le départ. Cette course n'intéressera pas seulement nos lecteurs au point de vue sportif, mais encore parce que parmi les partants on comptera des noms qui leur sont chers.

Le ballon qui portera le nom de la *Vie au Grand Air* sera piloté par notre rédacteur technique, François Peyrey, que ses nombreux succès et sa maëstria font considérer comme l'un des grands favoris du Grand Prix de l'Aéro-Club. Le passager qui accompagnera notre collaborateur sera notre rédacteur en chef, M. Marcel Viollette qui recevra ainsi le baptême de l'air dans la plus importante épreuve aéronautique de l'année. Nos collaborateurs rapporteront de ce voyage aérien des impressions que nous publierons et que nous illustrerons avec la collection de clichés qu'ils prendront au cours de la performance, que nous espérons magnifique, du ballon la *Vie au Grand Air*.

La *Vie au Grand Air* au Salon A l'occasion de l'Exposition décennale de l'Automobile et de sa dixième année d'existence, la *Vie au Grand Air* publiera le 7 novembre son numéro du Salon. Personne n'a oublié le sensationnel album publié l'an passé par nous la veille du Salon de l'Automobile. Tant par l'intérêt de ses articles, par la netteté de ses illustrations que par la variété de ses mises en pages, ce numéro obtint un succès sans précédent. Les 50.000 exemplaires tirés s'enlevèrent en peu de jours et une deuxième édition fut également épuisée.

Sous une magnifique couverture en couleurs, toute une série d'articles signés des meilleurs écrivains et des champions connus dans tous les sports, viendront s'intercaler entre les articles où seront étudiés les progrès faits dans l'automobile au cours de l'année 1907. N'oublions pas la série des portraits des champions de 1907 et les doubles pages qui, sous forme de compositions photographiques, mettront sous les yeux de nos lecteurs des scènes sportives qui leur sont chères.

PIERRE LAFITTE ET CIE.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

La berline Brasier, qui a conduit le roi de Grèce à la chapelle orthodoxe, le jour de la messe des fiançailles du prince Georges de Grèce avec la princesse Marie Bonaparte.

CE QU'IL FAUT DIRE

En ouvrant, dimanche dernier, le *Matin*, je ne fus que médiocrement étonné d'y trouver en tête un article intitulé : Accidents d'Automobiles. Dans un journal qui a créé une rubrique spéciale des accidents la chose n'était pas faite pour surprendre.

Encore une diatribe contre les malheureux chauffeurs, pensai-je. Une 10-chevaux qui a terrorisé un village entier en montant la côte de Rolleboise. De la vitesse et du sang ! Et j'allais passer sans le lire, quand mon regard s'accrocha à la signature. C'était celle d'une des personnalités les plus en vue du monde automobile : celle du marquis de Dion.

Tout le monde, ses ennemis même, et qui n'en a pas en ce monde, surtout quand on a le malheur de toucher à la politique, se plaît à reconnaître au marquis de Dion une indiscutable franchise d'esprit et une vision précise et personnelle des choses auxquelles il s'intéresse. L'opinion d'un adversaire de la vitesse, dans une feuille dont les sentiments autophobes sont patents, était curieuse à connaître. Sa publication dans le *Matin* prouvait, tout au moins, l'impartialité de ce dernier. Et l'auteur a dit, de façon excellente, ce que tout le monde pense dans le monde de l'automobile et ce qu'on ne saurait trop répéter. Oui, il y a des accidents d'automobiles, comme il y a des accidents dans tous les modes de locomotion. Il y a plus d'accidents qu'il y a quelques années parce que la circulation se multiplie, et il y en a plus en été qu'en hiver, parce qu'on sort plus en voiture et qu'on se promène plus à pied. Mais le nombre des accidents diminuera au fur et à mesure que la locomotion automobile deviendra une locomotion courante. On peut même dire que la présence des automobiles sur les routes a rendu les riverains plus prudents et les habitue peu à peu à ne pas considérer les voies de communication comme la continuation naturelle de leurs champs et de leur cours.

Voilà ce qu'il faut dire, et non pas s'efforcer, à chaque occasion, de créer une panique, dont les conséquences retomberaient sur notre industrie. F.-A. Wheel.

Cette photographie, que nous a adressée un de nos abonnés, représente le ballon Marie-Thérèse, *monté par le capitaine Kindelan, lorsqu'il est tombé à la mer.*

CYCLISME

Le départ du Grand Prix de l'U. S. S. O., disputé à Brétigny, sous la présidence du représentant du roi des Belges. Il a été gagné par Druhon.

DÉNIGREMENT INUTILE

Un de nos confrères, souvent mieux inspiré, s'est fait remarquer récemment par la haine qu'il a vouée au jeune stayer anglais, Wills. J'ignore d'ailleurs la cause de ce dénigrement systématique et ne veux point la connaître. Je constate seulement qu'un peu plus d'impartialité ne nuirait pas. Ce petit Wills n'a pas l'heur de plaire à ce journaliste, soit, mais est-ce là une raison nécessaire et suffisante pour qu'une exagération ridicule lui enlève le mérite de belles performances. Notre confrère prétendait que l'Anglais n'existait pas et que dans son match contre Darragon, Lorgeou, Simar et Parent, il ne serait pas dans la lutte. Je sais qu'il est toujours pénible de reconnaître ses torts, mais lorsqu'on s'est trompé, mieux vaut réparer son erreur que d'agiter frénétiquement les pieds dans le plat.

Wills fournit une très belle course, se jouant de ses adversaires, excepté de Darragon, auquel il a cependant résisté comme rarement stayers lui résistèrent. Notre confrère préféra expliquer que Wills avait eu de la chance et que si ses adversaires n'avaient pas eu de défaillance il aurait été battu de loin. Parbleu ! la belle histoire : s'ils avaient fait du 125 dans l'heure il aurait été encore plus aisément vaincu.

Mais cela suffit. Il est simplement pénible de constater que dans la presse sportive qui devrait être impartiale, on compte des journalistes donnant aussi aisément des entorses à la réalité. Et surtout lorsqu'on songe que ce pauvre Wills est marié et père de deux enfants et qu'il a besoin de gagner sa vie, on est pris de dégoût à la lecture de tels récits.

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 8 au 14 Septembre.

AUTOMOBILE

Jeudi 12 septembre.

Salon. — *Le Meeting de Provence.* Les meilleurs temps de la journée. Kilomètre lancé (motos de moins de 50 kilos : 1. Gauthier, en 39 s. 1/5.

Voitures : 1re Catégorie : 1. Sizaire, en 51 s. 1/5 ; 5e cat., Kiss, en 49 s. 4/5 ; 6e cat., Rolland, 34 s. ; 7e cat., Gasté, en 32 s. 1/5 ; 8e cat., Pichat, en 35 s. 4/5 ; 9e cat., Bablot, en 1 m. 56 s. 4/5.

Coupe Rothschild (5 kilom.) (Motos de moins de 50 kilos) : 1. Gauthier, en 3 m. 11 s.

Voitures : 1re catégorie : 1. Sizaire, en 46 m. 16 s. 4/5 ; 6e cat., Rolland, en 2 m. 49 s. 2/5 ; 7e cat., Mottard, en 2 m. 35 s. 4/5 ; 8e cat., Pichat, en 3 m. 24 s. 3/5 ; 9e cat., Bablot, en 1 m. 56 s. 4/5.

CYCLISME

Dimanche 8 septembre.

Parc des Princes. — *Course de 50 kilomètres derrière motos :* 1. Darragon ; 2. Wills, à 6 tours ; 3. Parent, à 7 tours ; 4. Simar ; 5. Lorgeou.

ATHLÉTISME

Dimanche 8 septembre.

Asnières. — *Match à 8 rameurs, Paris-Francfort.* Francfort gagne de 2 mètres, en 8 m. 31 s. 3/5.

HIPPISME

Dimanche 8 septembre.

Chantilly. — *Prix Jourence* (4.800 m.) : 1. Mégot, à M. Caillault (Jennings) ; 2. Monsieur Périchon ; 3. Quadrille. (4 partants.)

Lundi 9 septembre.

Saint-Cloud. — *Prix de Cormelier* (au trot monté, 2.800 m.) : 1. Eglantine, à M. O. Moulinet (Deschamps) ; 2. Sportive ; 3. Eldorado. (11 partants.)

Mardi 10 septembre.

Maisons. — *Prix Atlantic* (1.600 m.) : 1. Novare, au baron de Rothschild (M. Henry) ; 2. Don Ruy ; 3. Star Ruby. (16 partants.)

Prix de Chamant (handicap 2.100 m.) : 1. Prunelle II, à M. J. Meller (J. Kellett) ; 2. Grenat II ; 3. Khadidjah. (15 partants.)

Mercredi 11 septembre.

Chantilly. — *Prix Vermout* (2.400 m.) : 1. La Nonina, à M. J. Vanneck (Bellhouse) ; 2. Orion ; 3. Cheikh. (7 partants.)

Prix des Tribunes (handicap 2.000 m.) : 1. Champ d'or, à M. Ephrussi (G. Stern) ; 2. Borax ; 3. Wagonnette. (13 partants.)

Vendredi 13 septembre.

Maisons. — Critérium de Maisons Laffitte (1.200 m.) : 1. Northeast, à W. K. Vanderbilt (O'Connor) ; 2. Schuyler ; 3. Halima. (4 partants.)

ATHLÉTISME

Miss E. Bosworth, gagnante de la Coupe de la Vie au Grand Air, *au tournoi de tennis d'Etretat, battant Mlle Tschagheny, par 6-0, et 6-1.*

AUTOUR D'UN CHAMPION

Il paraît que si nous avons été battus dans notre match d'aviron contre l'équipe de Francfort, c'est parce que Delaplane était resté sur la berge. Delaplane, vous savez ? Le champion de nos champions... Oui, madame ; oui, monsieur ; s'il avait été dans le bateau, nous compterions à l'heure actuelle quatre victoires et les Allemands trois seulement. Tandis que c'est le contraire qui est arrivé.

Il est hors de doute que le fait est amusant : posséder un crack énorme, par le prestige, s'entend, et, le jour où l'on en a le plus besoin, ne pas utiliser ses services ! Ferait-on à la Comédie-Française, alors que Mounet-Sully n'est pas en vacances, jouer le rôle d'Œdipe par M. Georges Berr ?

Seulement, voilà, il paraît que le cas de Delaplane est particulier. Ce demi-dieu n'appartenait pas à l'équipe qui, ayant gagné l'éliminatoire, était désignée pour nous représenter. Et si, après coup, on l'y avait introduit, il en eût détruit toute l'homogénéité.

Mais comme l'équipe choisie se trouvait déjà mixte et brillait en conséquence par son absence de cohésion, on se demande quel élément de désordre l'intrusion de Delaplane eût pu y apporter. On va même jusqu'à se demander s'il n'eût pas rétabli l'ordre normal des choses.

Au fond, il vaut mieux que Delaplane n'ait pas ramé ce jour-là. Si son équipe avait gagné, on n'eût pas songé à dire que c'était grâce à lui. Et si elle avait été battue, quelle ombre à sa gloire et quel bouleversement dans nos théories ! Tout de même, l'an prochain, il sera utile de prendre quelques précautions pour éviter aux spectateurs de pareilles émotions. Avec un peu d'entente, ce ne sera pas très difficile.

Fernand Bidault.

HIPPISME

Un beau saut d'obstacle au Concours hippique de Dublin. On remarquera que les obstacles y sont autrement durs que dans les épreuves similaires disputées en France.

A PROPOS DE L'OMNIUM

L'omnium s'est couru dimanche dernier ; cette épreuve a remporté le succès de curiosité, de jeu et d'animation ordinairement réservé aux handicaps ; mais elle ne ressemble plus au grand event classique qu'elle était autrefois aux yeux des sportsmen. Elle constituait une véritable date dans la saison hippique : dès la publication des poids, qui se faisait longtemps à l'avance, les chances des concurrents étaient exposées, appréciées, discutées ; et l'on commençait à faire son jeu, tandis que la préparation des concurrents soigneusement réservés se continuait, entourée de discrètes rumeurs, jusqu'au grand jour de l'épreuve publique.

Il n'en est plus de même aujourd'hui. On n'a plus le temps d'entraîner spécialement un cheval pour une épreuve de 25.000 francs ; il en a tant d'autres à disputer. En outre, à notre époque de business, on hésite à immobiliser un bon cheval en vue d'un espoir souvent chimérique ; on ne veut pas lâcher la proie d'allocations plus modestes pour l'ombre constituée par l'honneur de remporter une épreuve classique. Nous sommes plus positifs.

Ces motifs d'ordre psychologique mis à part, devons-nous regretter de voir cette sorte de discrédit s'attacher à l'Omnium ? Je ne le crois pas, surtout si nous nous plaçons, ainsi qu'on doit le faire, au point de vue de l'amélioration de la race chevaline. Les sociétés de courses ont pour objectif de récompenser le bon cheval, mis en relief par des épreuves disputées le plus régulièrement possible. Or, précisément, les handicaps pourvus de riches allocations ne répondent aucunement à ces deux conditions : d'un côté le cheval, seulement capable de remporter la victoire le jour où il porte quarante kilos, n'a droit à aucun encouragement ; de l'autre, la régularité des épreuves qui précèdent la publication du poids et la course elle-même, est mise en péril par le désir naturel d'égarer le handicapeur ou d'éviter les surcharges.

Cette dernière face de la question fait ressortir le caractère réellement immoral qui peut s'attacher à ces sortes de courses.

Boiard.

Miss Gubbins présentant au concours hippique de Dublin son attelage de poneys « Mercury et Pool King » avec lequel elle a remporté le premier prix.

UNE ÉQUIPE DE DANOISES

Au Danemark, les femmes sont très aguerries aux sports. Comme gymnastes, nous connaissons déjà leurs brillantes qualités. Mais elles sont en outre d'excellentes rameuses et bien des équipes masculines seraient obligées de s'incliner devant la valeur de ces jeunes sportswomen.

La Traversée de Londres à la nage

Jarvis.

Le vainqueur de la Traversée de Paris à la nage 1906 et 1907 (amateurs) a triomphé, couvrant les 24 kilomètres en 3 h. 24 m.

Miss Smith.

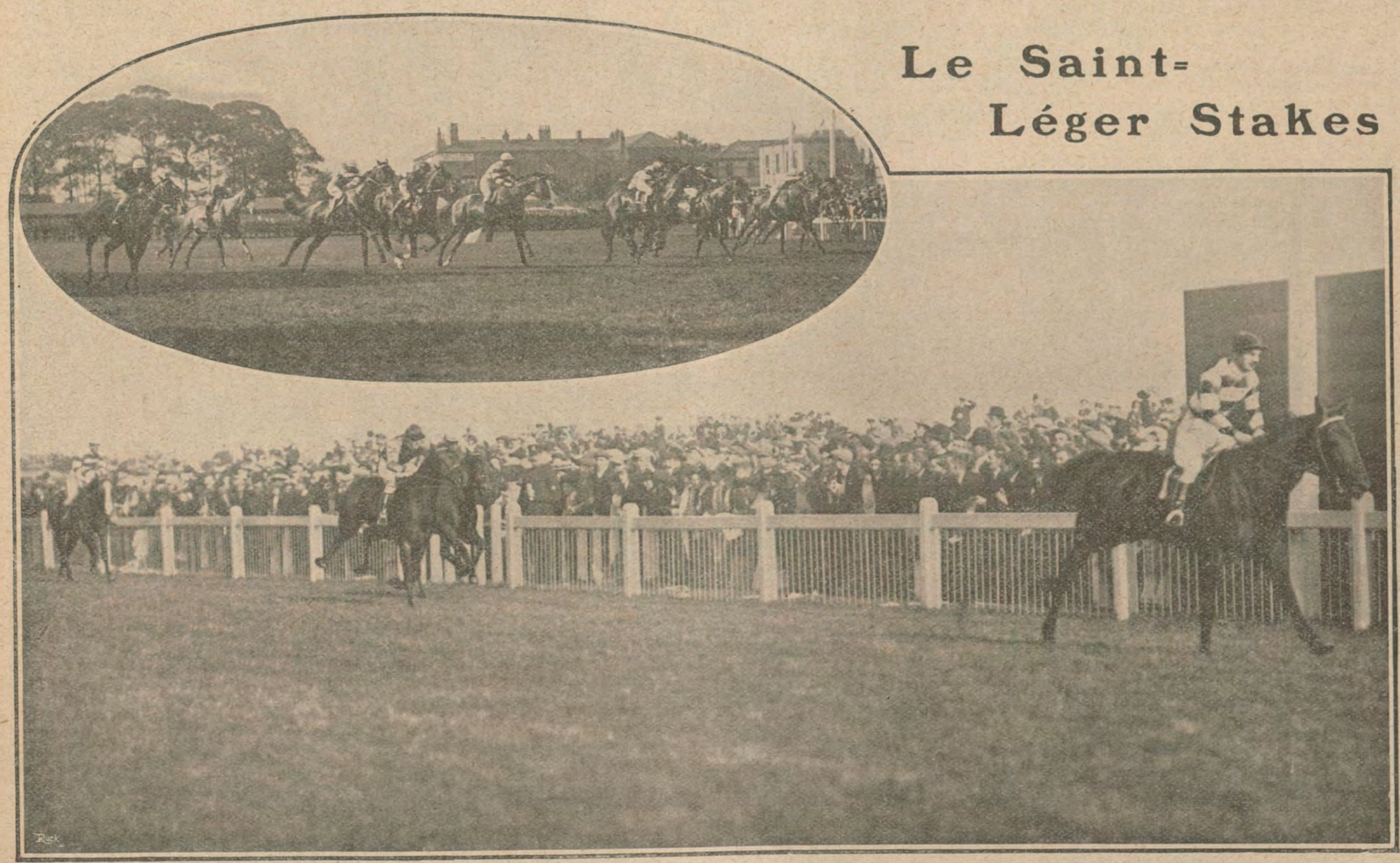
Une gracieuse Anglaise, Miss Smith, la seule concurrente de l'épreuve s'est classée onzième, en 4 h. 16 m.

Gadsley.

L'unijambiste Gadsley, malgré son infirmité, a terminé le parcours en 4 h. 15 m., se classant dixième.

La mode est aux traversées à la nage. Londres, suivant le mouvement, vient d'avoir la sienne. Un million de spectateurs acclama, sur les rives de la Tamise, les courageux nageurs. Le parcours était de 24 kilomètres. 34 partants et 18 arrivés.

Le Saint-Léger Stakes



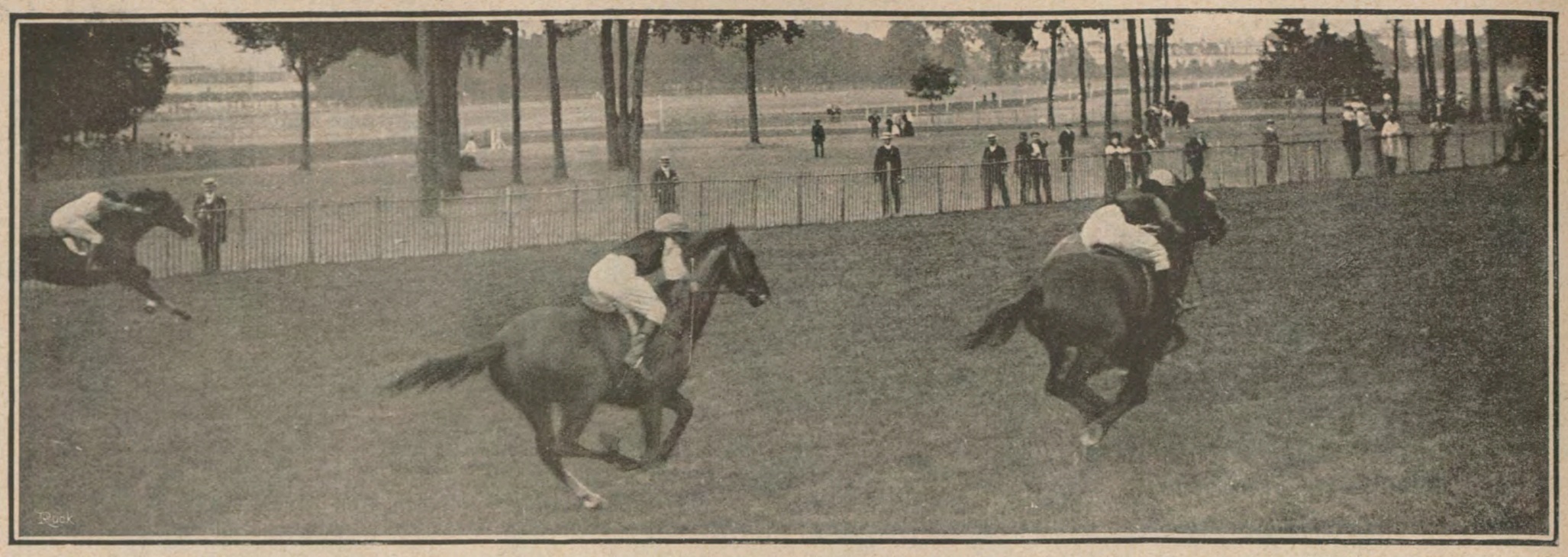
Le départ du Saint-Léger Stakes.

Le Saint-Léger Stakes, la grande épreuve hippique de Doncaster, courue sur 2.900 mètres, a été disputée le 11 septembre. Elle avait réuni 12 partants, parmi lesquels le français Roi Hérode.

L'Arrivée.

Wool Winder, par Martagon et Saint Windeline, au Colonel E. Baird (Halsey), second du Derby d'Epsom, a aisément triomphé, l'emportant de six longueurs.

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP

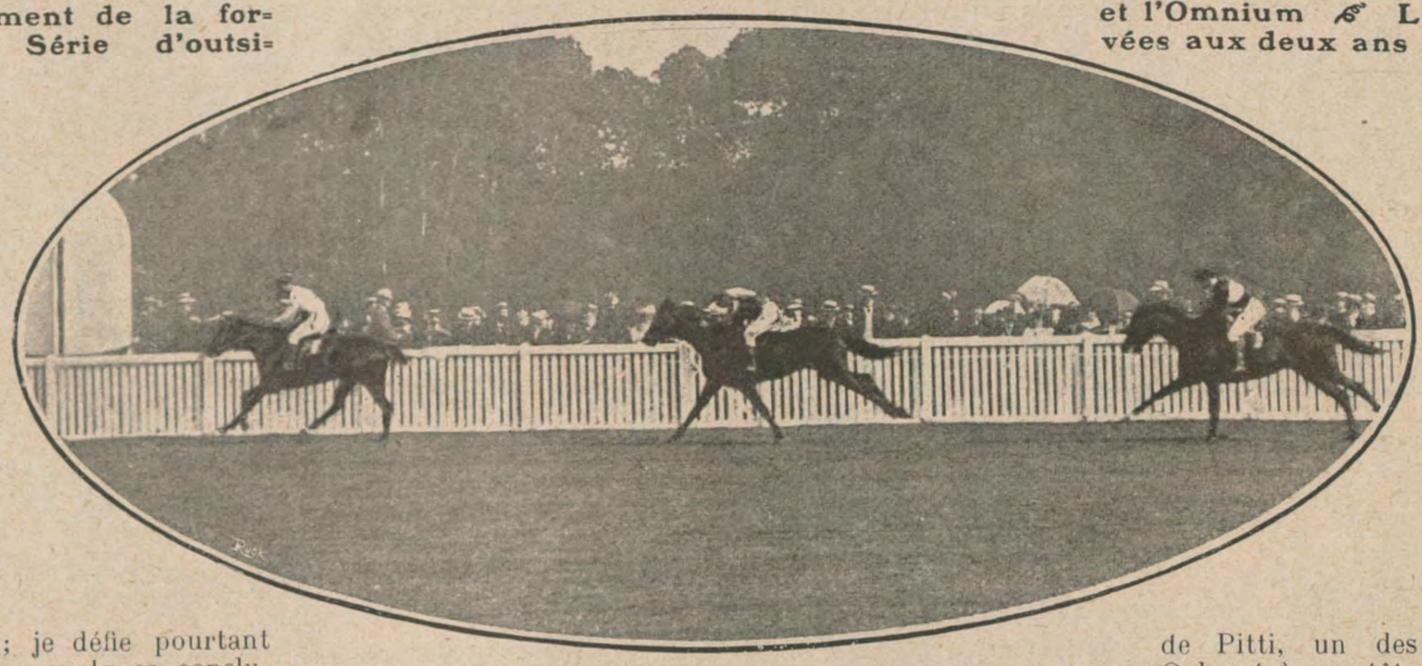


Le Prix de Blaison (1.000 m.), à Chantilly (11 septembre). — A 200 mètres de l'arrivée.

Chatou, Magellan, Kinkajou, Roscoff, Tournebride, Quatrain se sont élancés en tête. Chatou l'emportait d'une longueur et demie sur Quatrain Kinkajou, troisième, à une encolure, devant Magellan, Roscoff et Tournebride, Chatou, à M. J. Prat, était monté par Ransch.

Le bouleversement de la forme publique ✍ Série d'outsiders à Longchamp ✍ Le Prix Royal Oak et l'Omnium ✍ Les épreuves réservées aux deux ans ✍ Le critérium de Maisons-Laffitte ✍ Demain à Longchamp ✍

La série des différentes épreuves courues cette semaine nous a véritablement jetés dans le trente-sixième dessous. Les sportsmen sont dans le marasme. Le but des courses est de fournir une mesure tout au moins approximative de la valeur respective des différents concurrents et de mettre en relief le bon cheval ; je défie pourtant n'importe qui de tirer quelques conclusions raisonnables des résultats de ces jours derniers. Car, s'il faut les admettre sans réticences, à quoi nous a donc servi la campagne du printemps ? Je ne vise pas, en ce moment, les modestes luttes de semaine, dans lesquelles nous avons vu Lorenzino battu par Arga, puis Arga battu par Merci, que Giralda devait devancer dans l'Omnium avec le poids de 40 kilos ; je ne songe pas non plus au Prix Vermout, dans lequel Orion a échoué contre La Nonina, alors que dans le Prix Hocquart il était troisième à deux têtes de Pitti, un des vaincus du Royal Oak, et à une tête de Sans Souci II, un glorieux disparu ; je veux faire allusion aux deux grandes épreuves de dimanche dernier, l'Omnium, et surtout le Prix Royal Oak, dont les résultats ont renversé complètement les hypothèses que l'on



Antinoüs Saint-Léonard Scarabée.

L'arrivée du Prix Caudeyran (2.600 m.), à Maisons-Laffitte (10 septembre).

Saint-Léonard a mené devant Antinoüs, Scotch Reel et Scarabée. Dans la ligne droite Antinoüs dépassait Saint-Léonard pour l'emporter de trois longueurs.

Le Prix The Bard (800 m.), à Maisons-Laffitte (13 septembre).

Marinier, Cani Comba, Sebenico, Conquistador, Chodsko, Latour ont paru se détacher les premiers. Marinier l'emportait d'une encolure sur Cani Comba; Conquistador, troisième à trois quarts de longueur. Marinier, à M. C. W. Birkin, était monté par G. Stern.

Terre Cuite Medeah Jean de Nivelle

Arrivée du Prix de Sablonville (1.100 m.), à Longchamp (12 Septembre).

Cette course, réservée aux chevaux de deux ans inédits, est revenue à Terre Cuite, par Chéri et Tintoretta, à M. Caillault (J. Reiff), qui a triomphé très aisément. Dès le signal, elle s'est élancée en tête, avec Jean de Nivelle. Au petit bois, elle se détachait et prenait le meilleur sur Jean de Nivelle. Medeah revenait très fort et parvenait à s'assurer la seconde place, par une encolure.

s'était plu à échafauder sur le classement de la génération des trois ans.

A quelle raison peut-on attribuer ce véritable bouleversement de la forme publique ? Les deux courses ont paru être disputées avec toutes les garanties de la plus grande régularité : le train a été soutenu, et il ne s'est produit ni à-coups, ni bousculades; le terrain et la température étaient excellents. Bref, j'incline à penser que le seul élément pouvant être incriminé est la distance : 2.400 mètres d'une part, 3.000 mètres de l'autre. Nos chevaux, fatigués par une carrière excessivement dure, au cours de laquelle on a abusé d'eux à 3 ans et surtout à 2 ans, renâclent maintenant lorsqu'on leur demande de fournir un pareil effort. Il y en a dont les tendons claquent à un semblable régime ; ceux-là, c'est tout simple, on les retire de l'entraînement, on les envoie au haras transmettre à leur descendant leurs tares ou leurs qualités, et tout est dit. Il y en a d'autres dont le moral claque ; ils n'ont plus ni cœur, ni énergie ; ils sont dégoûtés de la starting, rebutés de la course, fatigués de l'effort à l'arrivée. Ce sont, parmi la race chevaline, des adeptes du sabotage. Souvent, d'ailleurs, ils ne font que rendre ce qu'on leur a fait : par une trop grande précipitation, on a tué la poule aux œufs d'or; on a obtenu des petits prodiges qui sont devenus des grands ratés. J'espère encore qu'avant d'en arriver aux courses de yearlings, on attendra de voir les

Marjolaine II Phœnix II Royal Visiteur Omar

Le Prix du Tarn (4.000 m.), à Enghien (12 Septembre).

Royal Visiteur, à Mme Clémence Procureur (Parfrement), est parti devant. Au second tour, au saut de la rivière, il était toujours en tête. Malgré les efforts de Cagnotte, Royal Visiteur l'emportait de trois quarts de longueur. A noter qu'en cette journée, sur six montes, Parfrement finit quatre fois premier, une fois second et une fois troisième.

Anémone II Roi Hérode Pitti Ouadi Halfa

L'arrivée du Royal Oak à Longchamp (3.000 m., 50.000 fr.), (15 Septembre.)

Roi Hérode a pris le commandement. Derrière lui, Ouadi Halfa, L'Inconnu et Brasero galopaient dans cet ordre. Dans la montée, Ouadi Halfa passait en tête. A la porte de Boulogne, Anémone II et Pitti se rapprochaient. A la distance, Roi Hérode réglait Pitti et Ouadi Halfa, mais Anémone II, à M. Veil-Picard (Cormack), survenait et l'emportait nettement, par une longueur, sur Roi Hérode, à une longueur devant Pitti.

enfants de douze ans sortir de l'Ecole normale ou entrer à l'Académie.

A part ça, le mutuel a bien donné, dimanche; il y a eu beaucoup de partants et, en outre, de très beaux rapports, ce qui est une excellente réclame pour l'avenir. Pour ceux qui s'en tiennent aux enseignements des chiffres, la race chevaline continue à progresser normalement.

Mais passons aux résultats techniques. Sans Souci II et Mordant n'étaient pas engagés dans le Prix Royal Oak ; nous n'avons pas à le regretter, ils auraient déclaré forfait, puisqu'ils semblent hors de combat à l'heure actuelle. Ces deux sujets de tête mis à part, l'élite de la génération de 1904 était représentée parmi les partants. Au nombre de ceux-ci se trouvait une pouliche, Anémone II, dont les prétentions étaient si modestes que son propriétaire a longuement hésité avant de la faire partir. Bien lui en a pris de se prononcer pour l'affirmative, car elle a gagné avec une facilité remarquable. Il est même très heureux qu'elle ait pris part à la course, car, si nous supposons qu'elle ait été absente, on aurait enregistré le résultat en grande pompe : Roi Hérode était un excellent cheval dont la course en Angleterre devait être fausse : Pitti montrait un bon retour à sa forme du Prix Hocquart; Ouadi Halfa avait opposé une magnifique résistance, malgré la distance un peu longue; l'Inconnu passait d'état, tandis que Brasero et Profanus manquaient d'un peu de travail. Toutes ces observations perdent un peu de leur éclat par le fait qu'Anémone II a devancé, sans difficulté, le lot de ses concurrents; or, elle venait de battre sans gloire Zahra et Gloriette, à Chantilly, et en Normandie elle n'avait pas fourni de bien brillantes performances; du reste, les pronostics ne lui accordaient généralement aucune chance. Ses aptitudes pour la distance et pour la piste de Longchamp ont dû influer sur son succès.

L'apprenti Benson.

L'apprenti Benson, qui a réussi à mener à la victoire, après une course très fine, Giralda, dans l'Omnium.

Le Trophée de l'Omnium est échu aussi à un outsider Giralda l'a emporté d'une tête sur Sylvaire, qui revenait très fort à la fin, précédant d'une longueur et demie Claudia, le top weight des trois ans. C'est donc un vrai succès pour le handicapeur, puisque nous trouvons à l'arrivée le plus petit poids et le poids le plus élevé des trois ans séparés par l'un des quatre chevaux âgés ayant pris part à la course. Quelques bons et récents performers ne se sont pas comportés comme on l'espérait.

René Riondet.

Giralda Sylvaire Claudia Roncal

L'arrivée de l'Omnium (2.400 m., 25.000 fr.). Longchamp, (15 Septembre.)

Cavalcadour est parti en tête, devant Roncal. Ben était resté au poteau. Dans le dernier tournant, Roncal avait le commandement sur Cavalcadour, Merci, Marie et Sylvaire. Giralda venait très vite et entrait dans la ligne droite, à la hauteur de Roncal. Après une bonne lutte avec Sylvaire, Giralda, au comte de Saint-Phalle (Benson), l'emportait d'une tête.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. *Le Gérant* : Camille Lecestre.